

Bruselas, 23 de octubre de 2026
(OR. en)

14840/26

**Expediente interinstitucional:
2026/0328 (NLE)**

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

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	23 de octubre de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2026) 578 final
Asunto:	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 112.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, un proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional, y un proyecto de Resolución MSC sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R).

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 578 final.

Adj.: COM(2026) 578 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (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 112.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, un proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional, y un proyecto de Resolución MSC sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 112.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC, por sus siglas en inglés) de la Organización Marítima Internacional, que se celebrará del 14 al 18 de diciembre de 2026.

Durante su 112.º período de sesiones, el MSC debe adoptar:

- a) enmiendas al capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2032;
- b) un proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional;
- c) un proyecto de Resolución del MSC sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio de la Organización Marítima Internacional y el Convenio SOLAS

El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece la OMI. El objetivo de la OMI 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 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 atiende 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 Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS), que entró en vigor el 25 de mayo de 1980. La Unión no es Parte en el Convenio SOLAS.

2.2. La Organización Marítima Internacional y su Comité de Seguridad Marítima

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 encargada de establecer normas a nivel mundial 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 adhesión a la OMI solo está abierta a los Estados. Todos los Estados miembros de la UE son miembros de la OMI. Aunque la UE no es miembro, las relaciones de la Comisión

Europea con la OMI se basan, en la actualidad, en la Resolución A.1168(32) de la OMI, que establece los procedimientos y condiciones para la cooperación entre la OMI y las organizaciones intergubernamentales. Sobre la base de esta Resolución de la OMI y de otras disposiciones adoptadas desde 1974, la Comisión Europea participa como observadora en todas las reuniones de los Comités y de los Subcomités de la OMI.

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) 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 OMI 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.

De conformidad con el artículo 28, letra b), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI establece el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que le asigne dicho Convenio, la Asamblea 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 OMI. Las decisiones del Comité de Seguridad Marítima y de sus órganos auxiliares son aprobadas por una mayoría de miembros.

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

Durante su 112.º período de sesiones (MSC 112), está previsto que el MSC adopte:

- a) enmiendas al capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2032.

Dichas enmiendas deben adoptarse de conformidad con el artículo VIII, letra b), inciso iv), del Convenio SOLAS. Las enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, una vez que hayan entrado en vigor de conformidad con el artículo VIII del Convenio, serán jurídicamente vinculantes para los Gobiernos contratantes a los que se apliquen.

El objetivo de las enmiendas previstas es introducir la política de gratuidad para el suministro cada seis horas de los informes periódicos de posición del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) a los Estados ribereños autorizados;

- b) un proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional.

El objetivo de la revisión prevista del proyecto de Resolución es que el servicio de comunicación bidireccional a través del servicio de enlace de retorno SAR/Galileo proporcione un medio para la comunicación básica entre el personal marítimo en situación de peligro y las autoridades de coordinación de salvamento, mejorando el sistema de alerta de socorro marítimo;

- c) un proyecto de Resolución del MSC sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R).

El objetivo del proyecto de Resolución previsto es mejorar la seguridad marítima abordando el fallo del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) a través de un sistema de contingencia GNSS, como el modo R del sistema de intercambio de datos por VHF (VDES).

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Enmiendas a la regla V/19-1 del Convenio SOLAS

Durante su 110.º período de sesiones (MSC 110), el MSC acordó incluir en el orden del día del Comité para el bienio 2026-2027 y, en el orden del día provisional del 111.º período de sesiones (MSC 111), un punto de trabajo sobre la «Revisión de la arquitectura financiera del sistema LRIT». El MSC 110 acordó que el MSC 111 crearía un grupo técnico para estudiar la revisión de la arquitectura financiera del sistema LRIT y, a reserva del resultado de los debates del MSC 111, el MSC decidiría cómo proceder con el desarrollo de las enmiendas a la regla V/19-1 del Convenio SOLAS.

La posición de la Unión en el MSC 110 fue la de apoyar la introducción de este nuevo punto de trabajo.

Durante su 111.º período de sesiones, el MSC tuvo en cuenta varias propuestas de las Partes de la OMI y decidió crear el Grupo de Trabajo sobre la Arquitectura Financiera del Sistema LRIT. El MSC 111 encargó al Grupo de Trabajo, entre otras cosas, que proporcionase asesoramiento en la elaboración de enmiendas a la regla V/19-1 del Convenio SOLAS. Tras examinar el informe del Grupo de Trabajo sobre Arquitectura Financiera del Sistema LRIT, el MSC 111 aprobó el proyecto de enmiendas a la regla V/19-1 del Convenio SOLAS en relación con la introducción de la política de gratuidad para el suministro de informes normalizados periódicos de posición LRIT a los Estados ribereños autorizados, con vistas a su adopción en el MSC 112 y su entrada en vigor, a más tardar, el 1 de enero de 2032. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5222 de la OMI, de 11 de junio de 2026.

La posición de la Unión en el MSC 111 fue la de apoyar, en principio, que el MSC 111 tome una decisión política a favor de poner gratuitamente a disposición de los Estados ribereños con derecho a recibir dicha información los informes periódicos de posición LRIT cada seis horas, y que en el MSC 111 se cree un grupo de trabajo para examinar las propuestas presentadas en relación con este punto del orden del día.

También cabe recordar que el MSC 111 invitó a la Comisión Europea a considerar la posibilidad de solicitar al operario del IDE (Agencia Europea de Seguridad Marítima) que llevara a cabo, bajo la coordinación del órgano operativo de gobernanza del LRIT, ensayos de rendimiento del IDE para verificar su capacidad operativa y su rendimiento a la hora de gestionar el aumento previsto de los mensajes que se intercambiarán entre los centros de datos del LRIT como resultado de la aplicación del nuevo modelo de costes. La Comisión observa que estos ensayos están en curso y que sus resultados se notificarán en el MSC 112.

La Unión debe apoyar estas enmiendas para mejorar el conocimiento global de la situación marítima. Cada Estado ribereño podrá supervisar sus aguas en cierta medida, lo que permitirá responder con mayor rapidez a los incidentes y prestar un mejor apoyo a las investigaciones y los análisis.

La Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, en su versión modificada¹, obliga en su artículo 6 *ter*, a los Estados miembros de la UE y a la Comisión a cooperar para establecer los requisitos relativos a la instalación de equipos para transmitir información LRIT a bordo de los buques que naveguen en zonas cubiertas por estaciones de base fija del sistema de identificación automática (AIS, por sus siglas en inglés) de los Estados miembros, y a

¹ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

presentar a la OMI las medidas oportunas, así como a crear un Centro Europeo de Datos LRIT (EU LRIT DC). Además, el sistema SafeSeaNet, establecido por la misma Directiva, permite la distribución entre los Estados miembros de la información LRIT recibida de conformidad con el artículo 6 *ter* de dicha Directiva.

El objeto de las enmiendas previstas se refiere a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, ya que los actos previstos pueden «afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas». Por consiguiente, las enmiendas a la regla V/19-1 del Convenio SOLAS relativas al LRIT pueden afectar de manera decisiva a los requisitos aplicables con arreglo a la Directiva 2002/59/CE.

3.2. Proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional

Durante su 107.º período de sesiones (MSC 107), el MSC acordó incluir en su orden del día posbienio un punto de trabajo sobre el «Desarrollo de directrices para las radiobalizas de localización de siniestros que implementan el servicio de comunicación bidireccional a través del servicio de enlace de retorno SAR/Galileo como complemento de las normas de rendimiento [Resolución MSC.471(101)]», siendo necesarias dos sesiones para completar el tema, y se asignó el Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR, por sus siglas en inglés) como órgano asociado. La Unión había solicitado incluir este nuevo punto de trabajo y, por lo tanto, su posición en el MSC 107 era apoyarlo.

Durante su 13.º período de sesiones (NCSR 13), el NCSR examinó una serie de documentos, incluida una propuesta de la Unión (documento NCSR 13/8 de Austria *et al.*), que presentaban el servicio de comunicación bidireccional ofrecido a través del enlace de retorno de Galileo y proponían proyectos de enmiendas a la Resolución MSC.471(101), sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, para introducir el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional. El NCSR 13 encargó a su Grupo de Trabajo que considerara, entre otras cosas, los proyectos de enmiendas a la Resolución MSC.471(101) para introducir el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional. Tras considerar el informe del Grupo de Trabajo, el NCSR 13 aprobó el proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional, con vistas a su adopción por el MSC 112. La Secretaría de la OMI ha distribuido el proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1 mediante los documentos MSC 112/10 y NCSR 13/18/Add.1.

La posición de la Unión en el NCSR 13 fue la de apoyar activamente los proyectos de enmiendas a las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables (Resolución MSC. 471(101)) para incluir el servicio de comunicación bidireccional ofrecido a través del enlace de retorno de Galileo en las radiobalizas Cospas-Sarsat.

La Unión debe apoyar el proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, ya que se espera que este nuevo servicio mejore las operaciones de los servicios de búsqueda y salvamento, lo que dará lugar a respuestas de rescate más eficaces y oportunas. El servicio de comunicación bidireccional a través del servicio de enlace de retorno SAR/Galileo proporcionará un medio para la comunicación básica entre el personal marítimo en situación de peligro y las

autoridades de coordinación de salvamento, mejorando el sistema de alerta de socorro marítimo.

El Reglamento (UE) 2021/696² crea el Programa Espacial de la Unión y la Agencia de la Unión Europea para el Programa Espacial (artículo 1). El Programa incluye la política europea de radionavegación por satélite, que dota a la Unión de dos sistemas de radionavegación por satélite: El sistema resultante del programa Galileo [artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2021/696] y el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS) [artículo 3, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento].

De conformidad con el artículo 28, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/696, la Comisión tiene la responsabilidad general de ejecutar el Programa Espacial de la Unión, incluidos Galileo y EGNOS. El objetivo del programa Galileo es crear y explotar la infraestructura de radionavegación y posicionamiento por satélite destinada específicamente a fines civiles, que puede ser utilizada por una serie de actores públicos y privados en Europa y en todo el mundo.

Además, los requisitos de homologación de tipo, así como las normas de transporte y rendimiento de las radiobalizas de señalización de siniestros están regulados por la entrada MED/5.6 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión³, que incluye la Resolución MSC. 471(101). El Reglamento de Ejecución contiene los requisitos de diseño, construcción y rendimiento, así como las normas de ensayo para los equipos marinos. Se basa en la facultad de la Comisión para indicar, mediante actos de ejecución, los requisitos de diseño, construcción y rendimiento, así como las normas de ensayo para los equipos marinos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos⁴, de conformidad con su artículo 35, apartado 2.

El objeto de las enmiendas previstas se refiere a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, ya que los actos previstos pueden «alterar el alcance de las normas comunes». Por consiguiente, el proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional, puede afectar de manera decisiva a los requisitos aplicables con arreglo al Reglamento (UE) 2021/696, la Directiva 2014/90/UE y el Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión.

² Reglamento (UE) 2021/696 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crean el Programa Espacial de la Unión y la Agencia de la Unión Europea para el Programa Espacial y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 912/2010, (UE) n.º 1285/2013 y (UE) n.º 377/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE (DO L 170 de 12.5.2021, p. 69).

³ Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión, de 30 de junio de 2026, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta 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) 2025/1533 de la Comisión (DO L, 2026/1434, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj).

⁴ 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 (DO L 257 de 28.8.2014, p. 146, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

3.3. Proyecto de Resolución del Comité de Seguridad Marítima (MSC) sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R).

Durante su 110.º período de sesiones, el MSC estudió el documento de la Unión (MSC 109/19/2 de Austria *et al.*) que proponía un nuevo punto de trabajo para desarrollar normas de funcionamiento para el modo de alcance (modo R) en receptores de radionavegación y acordó incluir este tema en el orden del día del Subcomité NCSR, asignando al Subcomité NCSR como órgano asociado.

Durante su 13.º período de sesiones (NCSR13), el NCSR examinó una serie de documentos, incluido uno de la Unión (NCSR 13/13/1 de Austria *et al.*), que proponían proyectos de normas de funcionamiento para los equipos receptores a bordo de buques en modo R, destinados a la navegación, que proporcionan datos de posición, navegación y tiempo, como sistema alternativo o complementario al sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). El NCSR 13 encargó a su Grupo de Trabajo que preparara un proyecto de normas de funcionamiento para los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R). Tras examinar el informe del Grupo de Trabajo, el NCSR 13 aprobó el proyecto de Resolución del MSC sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo R, con vistas a su adopción por el MSC 112. La Secretaría de la OMI ha distribuido el proyecto de Resolución mediante los documentos MSC 112/10 y NCSR 13/18/Add.1.

La posición de la Unión en el NCSR 13 fue la de apoyar activamente los proyectos de normas de funcionamiento para los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R).

La Unión debe apoyar el proyecto de Resolución porque mejorará la seguridad marítima abordando el fallo del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) a través de un sistema de contingencia GNSS, como el modo R del sistema de intercambio de datos por VHF (VDES). El uso combinado del GNSS y el modo R ofrecerá unos mayores niveles de precisión, disponibilidad e integridad, y proporcionará resiliencia a las componentes de posición, velocidad y tiempo (PVT) en comparación con el uso aislado de un sistema de navegación basado en GNSS.

Los equipos de navegación, incluidos los receptores marinos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), figuran en la sección 4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión. El Reglamento de Ejecución contiene los requisitos de diseño, construcción y rendimiento, así como las normas de ensayo para los equipos marinos. Se basa en la facultad de la Comisión para indicar, mediante actos de ejecución, los requisitos de diseño, construcción y rendimiento, así como las normas de ensayo para los equipos marinos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos, de conformidad con su artículo 35, apartado 2.

El objeto de las enmiendas previstas se refiere a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, ya que los actos previstos pueden «alterar el alcance de las normas comunes». Por consiguiente, el proyecto de Resolución sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R) puede afectar de manera determinante a los requisitos aplicables con arreglo a la Directiva 2014/90/UE y el Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI es un organismo creado por un acuerdo, el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Los actos previstos que debe adoptar el MSC 112 de la OMI tendrán efectos jurídicos para los Estados miembros en virtud del Convenio SOLAS. Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, en particular:

- Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Esto se debe a que la Directiva 2002/59/CE, en su artículo 6 *ter*, obliga a los Estados miembros de la UE y a la Comisión a cooperar para establecer los requisitos relativos a la instalación de equipos para transmitir información LRIT a bordo de los buques que naveguen en zonas cubiertas por estaciones de base fija del sistema de identificación automática (AIS, por sus siglas en inglés) de los Estados miembros, y a presentar a la OMI las medidas oportunas, así como a crear un Centro Europeo de Datos LRIT (EU LRIT DC). Además, el sistema SafeSeaNet, establecido por la misma Directiva, permite la distribución entre los Estados miembros de la información LRIT recibida de conformidad con el artículo 6 *ter* de dicha Directiva.
- Reglamento (UE) 2021/696, por el que se crean el Programa Espacial de la Unión y la Agencia de la Unión Europea para el Programa Espacial. Esto se debe a que el Programa incluye la política europea de radionavegación por satélite, que dota a la Unión de dos sistemas de radionavegación por satélite: El sistema resultante del programa Galileo [artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2021/696] y el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS) [artículo 3, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento]. De conformidad con el artículo 28, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/696, la Comisión tiene la responsabilidad general de ejecutar el Programa Espacial Europeo, incluidos Galileo y EGNOS. El objetivo del programa Galileo es crear y explotar la infraestructura de radionavegación y posicionamiento por satélite destinada específicamente a fines civiles, que puede ser utilizada por una serie de actores públicos y privados en Europa y en todo el mundo.
- Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos, y Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión. Esto se debe a que el Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión incluye en la sección 4 de su anexo equipos de navegación, incluidos los receptores marinos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), e incorporará el proyecto de Resolución sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores en modo R. Además, el Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión incluye en la sección 5 de su anexo los requisitos de homologación de tipo, las normas de transporte y las normas de rendimiento de las radiobalizas de señalización de siniestros e incorporará la revisión de la Resolución MSC. 471(101) sobre normas de funcionamiento para las radiobalizas de señalización de siniestros.

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

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

4.2. Base jurídica sustantiva

El objetivo y el contenido principales del acto previsto se refieren al 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.

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 112.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, un proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional, y un proyecto de Resolución MSC sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R).

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 entró en vigor el 17 de marzo de 1958.
- (2) La Organización Marítima Internacional (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 OMI, el Comité de Seguridad Marítima establece el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que le asigne dicho Convenio, la Asamblea 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 OMI. El MSC, en su 112.º período de sesiones, adoptará enmiendas de conformidad con el artículo VIII, letra b), inciso iv), del Convenio SOLAS y el artículo VI, apartado 2, letra d), del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988.
- (4) El Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su 112.º período de sesiones, que se celebrará del 14 al 18 de diciembre de 2026, debe adoptar enmiendas al capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, un Proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional, y un proyecto de Resolución MSC sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance

(modo R). Si fuesen adoptados, los actos previstos del MSC surtirán efectos jurídicos para los Estados miembros que son Partes en la OMI y pueden influir de manera determinante en el contenido de las normas de la Unión.

- (5) Por consiguiente, procede determinar la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el MSC 112.
- (6) La Unión debe apoyar las enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS para mejorar el conocimiento global de la situación marítima. Cada Estado ribereño podrá supervisar sus aguas en cierta medida, lo que permitirá responder con mayor rapidez a los incidentes y prestar un mejor apoyo a las investigaciones y los análisis.
- (7) La Unión debe apoyar el Proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de señalización de siniestros (RLS), ya que se espera que este nuevo servicio mejore las operaciones de los servicios de búsqueda y salvamento, lo que dará lugar a respuestas de rescate más eficaces y oportunas. El servicio de comunicación bidireccional a través del servicio de enlace de retorno SAR/Galileo proporcionará un medio para la comunicación básica entre el personal marítimo en situación de peligro y las autoridades de coordinación de salvamento, mejorando el sistema de alerta de socorro marítimo.
- (8) La Unión debe apoyar el proyecto de Resolución sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores en modo R porque mejorará la seguridad marítima abordando el fallo del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) a través de un sistema de contingencia GNSS, como el modo R del sistema de intercambio de datos por VHF (VDES). El uso combinado del GNSS y el modo R ofrecerá unos mayores niveles de precisión, disponibilidad e integridad, y proporcionará resiliencia a las componentes de posición, velocidad y tiempo (PVT) en comparación con el uso aislado de un sistema de navegación basado en GNSS.
- (9) La posición de la Unión debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión representados en el MSC de la OMI, actuando conjuntamente al servicio de los intereses de la Unión Europea.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 112.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) será la de aceptar la adopción de las enmiendas al capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, el proyecto de Resolución MSC.471(101)/Rev.1, sobre las normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz, que introduce el servicio de comunicación bidireccional como funcionalidad opcional, y el proyecto de Resolución MSC sobre las normas de funcionamiento de los equipos receptores a bordo de buques en modo de alcance (modo R).

Artículo 2

La posición establecida en el artículo 1 será expresada por los Estados miembros de la Unión representados en el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, que actuarán conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente