



Brüsszel, 2026. október 23.
(OR. en)

14840/26

Intézményközi referenciaszám:
2026/0328 (NLE)

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

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2026. október 23.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2026) 578 final
Tárgy:	Javaslat A TANÁCS HATÁROZATA a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 112. ülésén az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) módosításainak, a kétirányú kommunikációs szolgáltatást választható funkcióként bevezető, a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetnek, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezetének az elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 578 final.

Melléklet: COM(2026) 578 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.10.23.
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 112. ülésén az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) módosításainak, a kétirányú kommunikációs szolgáltatást választható funkcióként bevezető, a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetnek, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezetének az elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 2026. december 14. és 18. között tartandó 112. ülésén az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 112. ülésén a következőket tervezi elfogadni:

- a) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) V. fejezetének módosításai, amelyek várhatóan 2032. január 1-jén lépnek hatályba;
- b) a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezet, amely választható funkcióként bevezeti a kétirányú kommunikációs szolgáltatást;
- c) a Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezete.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló egyezmény és a SOLAS-egyezmény

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (IMO) szóló egyezmény létrehozta az IMO-t, amelynek célja, hogy fórumot biztosítson a nemzetközi kereskedelmi hajózást érintő bármely technikai kérdéshez kapcsolódó szabályozás és gyakorlatok területén folytatott együttműködéshez. További célja a tengerészeti biztonsággal, a hajózás hatékonyságával, valamint a hajókról történő tengerszennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos lehető legszigorúbb végrehajtható normák általános elfogadásának ösztönzése, előmozdítva az egyenlő versenyfeltételeket. A kapcsolódó adminisztratív és jogi kérdésekkel is foglalkozik.

Az egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.

Az egyezménynek valamennyi tagállam részes fele. Az Unió nem részes fele az egyezményeknek.

Az 1980. május 25-én hatályba lépett „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezménynek (SOLAS-egyezmény) valamennyi tagállam részes fele. Az Unió nem részes fele a SOLAS-egyezménynek.

2.2. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet és annak Tengerészeti Biztonsági Bizottsága

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény. Az IMO a nemzetközi hajózás biztonságával, védelmével és környezeti teljesítményével kapcsolatos normák kidolgozásáért világszinten felelős hatóság. A Szervezet legfőbb feladata egy igazságos, hatékony, egységesen elfogadott és alkalmazott szabályozási keret kialakítása a hajózási ágazat számára.

Az IMO-ban való tagság csak államok számára áll nyitva. Az IMO-nak valamennyi uniós tagállam a tagja. Bár az EU nem tag, az Európai Bizottság és az IMO közötti kapcsolatok ma az IMO A.1168(32) sz. határozatán alapulnak, amely meghatározza az IMO és a kormányközi

szervezetek közötti együttműködés eljárásait és feltételeit. Ezen IMO-határozat és az 1974 óta elfogadott további rendelkezések alapján az Európai Bizottság megfigyelőként vesz részt az IMO valamennyi bizottsági és albizottsági ülésén.

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága – amelynek munkájában az IMO valamennyi tagja részt vesz – évente legalább egyszer ülésezik. E bizottság a Szervezet hatáskörének keretein belül a következőkkel kapcsolatos kérdéseket vizsgálja: navigációs segédeszközök, a hajók megépítése és felszerelése, a személyzeti kérdések biztonsági vonatkozásai, az ütközések megelőzésére irányuló szabályok, a veszélyes rakományok kezelése, a tengerészeti biztonsági eljárások és követelmények, hidrográfiai tájékoztatás, a hajónaplók és navigációs feljegyzések, a tengeri baleseteket érintő vizsgálatok, segítségnyújtás és mentés, valamint bármely egyéb, a tengerészeti biztonságot közvetlenül érintő kérdés.

Az IMO-egyezmény 28. cikkének b) pontja értelmében az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága hozza meg az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatok ellátásához szükséges, valamint a fenti témakörökbe tartozó bármely más, nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság és kisegítő testületeinek határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

2.3. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 112. ülésén a következők elfogadását irányozta elő:

- a) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) V. fejezetének módosításai, amelyek várhatóan 2032. január 1-jén lépnek hatályba;

A módosításokat a SOLAS-egyezmény VIII. cikke b) pontjának iv. alpontjával összhangban kell elfogadni. A SOLAS-egyezmény V. fejezetének módosításai – miután az egyezmény VIII. cikkével összhangban hatályba léptek – jogilag kötelező erejűek lesznek azokra a szerződő kormányokra nézve, amelyekre vonatkoznak.

A tervezett módosítások célja annak biztosítása, hogy a jogosult parti államok részére díjmentesen történjen a nagy hatókörű hajóazonosító és nyomon követő rendszer (LRIT) rendszeres, hatóránkénti helyzetjelentéseinek továbbítása.

- b) a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezet, amely választható funkcióként bevezeti a kétirányú kommunikációs szolgáltatást;

A határozattervezet előírányzott felülvizsgálatának célja, hogy a SAR/Galileo visszajelzési szolgáltatáson keresztül nyújtott kétirányú kommunikációs szolgáltatás eszközt biztosítson a vészhelyzetben lévő tengeri személyzet és a mentést koordináló hatóságok közötti alapvető kommunikációhoz, javítva a tengerészeti vészjelző és riasztási rendszert.

- c) a Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezete.

Az előírányzott határozattervezet célja a tengerészeti biztonság javítása a globális navigációs műholdrendszer (GNSS) meghibásodásának kezelésére szolgáló GNSS-tartalékrendszer, például az URH-adatcsererendszer (VDES) R-üzemmódja alkalmazásával.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A SOLAS-egyezmény V/19–1. szabályának módosításai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 110. ülésén úgy határozott, hogy a 2026–2027-es kétéves ülésének napirendjére és a 111. ülés ideiglenes napirendjére felveszi „Az LRIT-rendszer pénzügyi architektúrájának felülvizsgálata” című eredménycél. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 110. ülésén úgy határozott, hogy a 111. ülésén technikai csoportot hoz létre az LRIT-rendszer pénzügyi architektúrájának felülvizsgálatára. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén folytatott tárgyalások eredményétől függően a bizottság ezt követően dönt a SOLAS-egyezmény V/19–1. szabálya módosításainak kidolgozásáról.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell az új eredménycél bevezetését.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 111. ülésén megvizsgálta az IMO részes felei által benyújtott beadványokat, és úgy határozott, hogy létrehozza az LRIT-rendszer pénzügyi architektúrájával foglalkozó munkacsoportot. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 111. ülésén többek között azzal bízta meg a munkacsoportot, hogy foglalmazzon meg javaslatokat a SOLAS-egyezmény V/19–1. szabálya módosításainak kidolgozása tekintetében. Az LRIT-rendszer pénzügyi architektúrájával foglalkozó munkacsoport jelentésének vizsgálatát követően a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén jóváhagyták a SOLAS-egyezmény V/19–1. szabályának módosítástervezeit, amelynek célja, hogy a jogosult parti államok részére díjmentessé váljon a szabványos, rendszeres időközönként továbbított LRIT-helyzetjelentések szolgáltatása. A módosításokat a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 112. ülésén történő elfogadás céljából terjesztik elő, hatálybalépésükre pedig legkésőbb 2032. január 1-jén kerül sor. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2026. június 11-i 5222. sz. körlevele tartalmazza.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy elvben támogatni kell, hogy a 111. ülésen politikai döntés szülessen a rendszeres, hatóránkénti LRIT-helyzetjelentéseknek az ilyen információk fogadására jogosult parti államok számára történő díjmentes szolgáltatásáról, valamint hogy a 111. ülésen munkacsoportot hozzanak létre a napirendi pont keretében benyújtott beadványok vizsgálatára.

Meg kell említeni azt is, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 111. ülésén felhívta az Európai Bizottságot, hogy kérje fel az IDE üzemeltetőjét (az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséget) arra, hogy az operatív LRIT irányítási szerv koordinációja mellett végezze el az IDE teljesítményvizsgálatát annak ellenőrzése érdekében, hogy az IDE működési kapacitása és teljesítménye megfelelő-e az új költségmodell bevezetése következtében az LRIT-adatközpontok között várhatóan megnövekedő üzenetforgalom kezelésére. A Bizottság megjegyzi, hogy a vizsgálat folyamatban van, és annak eredményeiről a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 112. ülésén jelentést tesznek.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel hatékonyabb globális tengeri helyzetfelmérést eredményeznek. A parti államok bizonyos mértékig képesek lesznek nyomon követni a saját vizeiken zajló hajóforgalmat, ami lehetővé teszi az eseményekre való gyorsabb reagálást, valamint hatékonyabb támogatást nyújt a vizsgálatokhoz és az elemzésekhez.

A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, módosított 2002/59/EK irányelv¹ 6b. cikke arra kötelezi az uniós tagállamokat és a

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

Bizottságot, hogy működjenek együtt az automatikus azonosító rendszer (AIS) helyhez kötött, tagállamokban található bázisállomásainak hatókörébe tartozó vizeken közlekedő hajók fedélzetén az LRIT-információk továbbítására szolgáló berendezések felszerelésére vonatkozó követelmények meghatározásában, tájékoztassák az IMO-t a megfelelő intézkedésekről, valamint hozzák létre az európai LRIT-adatközpontot (EU LRIT DC). Emellett az említett irányelvvel létrehozott SafeSeaNet lehetővé teszi az irányelv 6b. cikkével összhangban beérkezett LRIT-információk tagállamok közötti megosztását.

A tervezett módosítások tárgya olyan területet érint, amely tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktusok „a közös szabályokat érintheti[k], vagy azok alkalmazási körét megváltoztathatj[ák]”. Ezért a SOLAS-egyezmény V/19–1. szabályának az LRIT-re vonatkozó módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2002/59/EK irányelv alapján alkalmazandó követelményeket.

3.2. A 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezet, amely választható funkcióként bevezeti a kétirányú kommunikációs szolgáltatást

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 107. ülésén úgy határozott, hogy a kétéves munkaprogramot követő időszak napirendjére felveszi „A vészhelyzetjelző rádió-irányadókra vonatkozó iránymutatások kidolgozása a SAR/Galileo visszajelzési szolgáltatáson keresztül megvalósuló kétirányú kommunikációs szolgáltatás alkalmazására, az EPIRB-ekre irányadó teljesítményszabványok kiegészítéseként (MSC.471(101) sz. határozat)” című eredménycél. A napirendi pont lezárásához két ülést irányzott elő, és társult szervként a navigációs, kommunikációs, kutatási és mentési albizottságot (NCSR) jelölte ki. Az Unió nyújtotta be az új eredménycélra irányuló javaslatot, ezért a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén képviselt álláspontja az új eredménycél bevezetésének támogatása volt.

Az NCSR a 13. ülésén számos dokumentumot megvizsgált, többek között az Unió beadványát (az Ausztria és mások által benyújtott NCSR 13/8 sz. dokumentum), amely bemutatja a Galileo visszajelzés által nyújtott kétirányú kommunikációs szolgáltatást, és módosítástervezeteket javasol a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101) sz. határozat tekintetében, hogy a kétirányú kommunikációs szolgáltatás választható EPIRB-funkcióként kerüljön bevezetésre. Az NCSR a 13. ülésén megbízta a munkacsoportját, hogy többek között vizsgálja meg az MSC.471(101) sz. határozat módosítástervezetét, amely a választható funkcióként bevezetendő kétirányú kommunikációs szolgáltatásra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza. A munkacsoport jelentésének vizsgálatát követően az NCSR 13. ülésén jóváhagyták a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetet – amely választható funkcióként bevezeti a kétirányú kommunikációs szolgáltatást –, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 112. ülésén történő elfogadás céljából. Az IMO titkársága az MSC 112/10 és az NCSR 13/18/Add.1 sz. dokumentumokban továbbította az MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetet.

Az NCSR 13. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy aktívan támogatni kell az automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványok módosítástervezeteit (MSC. 471(101) sz. határozat), amelynek célja a Galileo visszajelzés által nyújtott kétirányú kommunikációs szolgáltatás beépítése a Cospas-Sarsat irányadókbba.

Az Uniónak támogatnia kell az MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetet, mivel ez az új szolgáltatás várhatóan javítani fogja a kutató-mentő szolgálatok működését, ami hatékonyabb és időszerűbb mentéseket eredményez. A SAR/Galileo visszajelzési szolgáltatáson keresztül nyújtott kétirányú kommunikációs szolgáltatás eszközt biztosít a vészhelyzetben lévő tengeri személyzet és a mentést koordináló hatóságok közötti alapvető kommunikációhoz, javítva a tengerészeti vészjelző és riasztási rendszert.

Az (EU) 2021/696 rendelet² létrehozza az uniós űrprogramot és az Európai Unió Űrprogramügynökségét (1. cikk). A program magában foglalja az európai műholdas navigációs politikát, amely két műholdas navigációs rendszert biztosít az Unió számára: A Galileo program keretében létrehozott rendszert (az (EU) 2021/696 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja) és az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) rendszerét (az említett rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja).

Az (EU) 2021/696 rendelet 28. cikkének (1) bekezdése szerint a Bizottság általános felelősséggel tartozik az uniós űrprogram, többek között a Galileo és az EGNOS végrehajtásáért. A Galileo program célja a globális műholdas navigációs és helymeghatározó infrastruktúra létrehozása és üzemeltetése, amelyet kifejezetten polgári célokra terveztek, és amelyet Európában és világszerte a köz- és magánszféra számos szereplője igénybe vehet.

Emellett az EPIRB-ekre vonatkozó típusjóváhagyási követelményeket, valamint szállítási és teljesítményszabványokat az (EU) 2026/1434³ bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének MED/5.6. pontja szabályozza, amely magában foglalja az MSC. 471(101) sz. határozatot is. A végrehajtási rendelet a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat tartalmaz. Azon alapul, hogy a Bizottság felhatalmazást kapott arra, hogy végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv hatálya alá tartozó tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat⁴, az említett irányelv 35. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

A tervezett módosítások tárgya olyan területet érint, amely tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktusok „megváltoztathatják” a közös szabályok alkalmazási körét”. Ezért a kétirányú kommunikációs szolgáltatást választható funkcióként bevezető, a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezet meghatározó módon befolyásolhatja az (EU) 2021/696 rendelet, a 2014/90/EU irányelv és az (EU) 2026/1434 bizottsági végrehajtási rendelet alapján alkalmazandó követelményeket.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/696 rendelete (2021. április 28.) az uniós űrprogram és az Európai Unió Űrprogramügynökségének a létrehozásáról, valamint a 912/2010/EU, az 1285/2013/EU és a 377/2014/EU rendelet és az 541/2014/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 170., 2021.5.12., 69. o.).

³ A Bizottság (EU) 2026/1434 végrehajtási rendelete (2026. június 30.) a 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelmények és vizsgálati előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról és az (EU) 2025/1533 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/90/EU irányelve (2014. július 23.) a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 146. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

3.3. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezete

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 110. ülésén megvizsgálta azt az uniós beadványt (az Ausztria és mások által benyújtott MSC 109/19/2 sz. dokumentum), amely új eredménycél javasol a rádiónavigációs vevőkészülékekben alkalmazott távolságmeghatározó üzemmódra (R-üzemmódra) vonatkozó teljesítményszabványok kidolgozására, és úgy határozott, hogy ezt a pontot felveszi az NCSR-albizottság napirendjére, és az NCSR-albizottságot jelöli ki társult szervként.

Az NCSR a 13. ülésén számos dokumentumot megvizsgált, köztük az Unió beadványát (az Ausztria és mások által benyújtott NCSR 13/13/1 sz. dokumentum), amely teljesítményszabvány-tervezeteket javasol a hajókon navigációs célokra használt, helymeghatározási, navigációs és időadatokat szolgáltató, a globális navigációs műholdrendszer (GNSS) alternatív vagy kiegészítő rendszereként szolgáló fedélzeti R-üzemmódú vevőkészülékekre vonatkozóan. Az NCSR a 13. ülésén megbízta a munkacsoportját, hogy dolgozzon ki teljesítményszabvány-tervezeteket a fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékek tekintetében. A munkacsoport jelentésének vizsgálatát követően az NCSR 13. ülésén jóváhagyták a Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti R-üzemmódú vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezetét, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 112. ülésén történő elfogadás céljából. Az IMO titkársága az MSC 112/10 és az NCSR 13/18/Add.1 sz. dokumentumokban továbbította a határozattervezetet.

Az NCSR 13. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy aktívan támogatni kell a fedélzeti távolságmeghatározó (R-módú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabvány-tervezeteket.

Az Uniónak támogatnia kell a határozattervezetet, mivel az javítani fogja a tengerészeti biztonságot azáltal, hogy a GNSS meghibásodását egy GNSS-tartalékrendszeren, például az URH-adatcsererendszer (VDES) R-üzemmódján keresztül kezeli. A GNSS és az R-üzemmód együttes használata nagyobb rezilienciát eredményez a pontosság, a rendelkezésre állás és az integritás tekintetében, és az önálló GNSS-alapú navigációs rendszer használatával ellentétben biztosítja a helyzet-, sebesség- és időmeghatározási (PVT) megoldás rezilienciáját.

A navigációs berendezéseket, köztük a tengeri globális navigációs műholdrendszer (GNSS) vevőkészülékeit az (EU) 2026/1434 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 4. szakasza sorolja fel. A végrehajtási rendelet a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat tartalmaz. Azon alapul, hogy a Bizottság felhatalmazást kapott arra, hogy végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv hatálya alá tartozó tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat, az említett irányelv 35. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

A tervezett módosítások tárgya olyan területet érint, amely tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktusok „megváltoztathatj[ák] a közös szabályok alkalmazási körét”. Ezért a fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezet meghatározó módon befolyásolhatja a 2014/90/EU irányelv és az (EU) 2026/1434 bizottsági végrehajtási rendelet alapján alkalmazandó követelményeket.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága egy megállapodás – nevezetesen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) létrehozásáról szóló egyezmény – által létrehozott testület.

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 112. ülésén elfogadandó tervezett jogi aktusok a SOLAS-egyezmény értelmében joghatással fognak bírni a tagállamokra nézve. A tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogszabályok tartalmát, nevezetesen:

- A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelvet. Ennek oka, hogy a 2002/59/EK irányelv 6b. cikke arra kötelezi az uniós tagállamokat és a Bizottságot, hogy működjenek együtt az automatikus azonosító rendszer (AIS) helyhez kötött, tagállamokban található bázisállomásainak hatókörébe tartozó vizeken közlekedő hajók fedélzetén az LRIT-információk továbbítására szolgáló berendezések felszerelésére vonatkozó követelmények meghatározásában, tájékoztassák az IMO-t a megfelelő intézkedésekről, valamint hozzák létre az európai LRIT-adatközpontot (EU LRIT DC). Emellett az említett irányelvvel létrehozott SafeSeaNet lehetővé teszi az irányelv 6b. cikkével összhangban beérkezett LRIT-információk tagállamok közötti megosztását.
- Az uniós űrprogram és az Európai Unió Űrprogramügynökségének a létrehozásáról szóló (EU) 2021/696 rendeletet. Ennek oka, hogy a program magában foglalja az európai műholdas navigációs politikát, amely két műholdas navigációs rendszert biztosít az Unió számára: A Galileo program keretében létrehozott rendszert (az (EU) 2021/696 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja) és az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) rendszerét (az említett rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja). Az (EU) 2021/696 rendelet 28. cikkének (1) bekezdése szerint a Bizottság általános felelősséggel tartozik az európai űrprogram, többek között a Galileo és az EGNOS végrehajtásáért. A Galileo program célja a globális műholdas navigációs és helymeghatározó infrastruktúra létrehozása és üzemeltetése, amelyet kifejezetten polgári célokra terveztek, és amelyet Európában és világszerte a köz- és magánszféra számos szereplője igénybe vehet.
- A tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelvet és az (EU) 2026/1434 bizottsági végrehajtási rendeletet. Ennek oka, hogy az (EU) 2026/1434 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 4. szakasza tartalmazza a navigációs berendezéseket, beleértve a tengeri globális navigációs műholdrendszer (GNSS) vevőkészülékeit is, és magában foglalja majd az R-üzemmódú vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezetet. Emellett az (EU) 2026/1434 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 5. szakasza tartalmazza az EPIRB-ekre vonatkozó típusjóváhagyási követelményeket, valamint szállítási és teljesítményszabványokat, és magában foglalja majd az EPIRB-ekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC. 471(101) sz. felülvizsgált határozatot is.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják az egyezmény intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a következő területtel kapcsolatos: tengeri szállítás.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja ezért az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 112. ülésén az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) módosításainak, a kétirányú kommunikációs szolgáltatást választható funkcióként bevezető, a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetnek, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezetének az elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.
- (2) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (a továbbiakban: az IMO) a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tenger- és légkörszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény. Az IMO-nak valamennyi uniós tagállam a tagja. Az Unió nem tagja az IMO-nak.
- (3) Az IMO-egyezmény 28. cikkének b) pontja értelmében a Tengerészeti Biztonsági Bizottság meghozza az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatok ellátásához szükséges, illetve bármely más, az említett cikk által meghatározott feladatkörbe tartozó, más nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 112. ülésén módosításokat fogad el a SOLAS-egyezmény VIII. cikke b) pontjának iv. alpontjával és a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv VI. cikke (2) bekezdésének d) pontjával összhangban.
- (4) Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága a 2026. december 14–18-i 112. ülésén várhatóan elfogadja az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) V. fejezetének módosításait, a kétirányú kommunikációs szolgáltatást választható funkcióként bevezető, a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetet, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezetét. A Tengerészeti Biztonsági

Bizottság tervezett jogi aktusai – elfogadásuk esetén – joghatással fognak bírni azon tagállamokra nézve, amelyek az IMO részes felei, és meghatározó módon befolyásolhatják az uniós szabályok tartalmát.

- (5) Ezért meg kell határozni az Unió által a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 112. ülésén képviselendő álláspontot.
- (6) Az Uniónak támogatnia kell a SOLAS-egyezmény V. fejezetének módosításait, mivel hatékonyabb globális tengeri helyzetfelmérést eredményeznek. A parti államok bizonyos mértékig képesek lesznek nyomon követni a saját vizeiken zajló hajóforgalmat, ami lehetővé teszi az eseményekre való gyorsabb reagálást, valamint hatékonyabb támogatást nyújt a vizsgálatokhoz és az elemzésekhez.
- (7) Az Uniónak támogatnia kell az EPIRB-ekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetet, mivel ez az új szolgáltatás várhatóan javítani fogja a kutató-mentő szolgálatok működését, ami hatékonyabb és idősebb mentéseket eredményez. A SAR/Galileo visszajelzési szolgáltatáson keresztül nyújtott kétirányú kommunikációs szolgáltatás eszközt biztosít a vészhelyzetben lévő tengeri személyzet és a mentést koordináló hatóságok közötti alapvető kommunikációhoz, javítva a tengerészeti vészjelző és riasztási rendszert.
- (8) Az Uniónak támogatnia kell az R-üzemmódra vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezetet, mivel az javítani fogja a tengerészeti biztonságot azáltal, hogy a globális navigációs műholdrendszer (GNSS) meghibásodását egy GNSS-tartalékrendszeren, például az URH-adatcsererendszer (VDES) R-üzemmódján keresztül kezeli. A GNSS és az R-üzemmód együttes használata nagyobb rezilienciát eredményez a pontosság, a rendelkezésre állás és az integritás tekintetében, és az önálló GNSS-alapú navigációs rendszer használatával ellentétben biztosítja a helyzet-, sebesség- és időmeghatározási (PVT) megoldás rezilienciáját.
- (9) Az Unió álláspontját az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságában képviselettel rendelkező uniós tagállamoknak az Európai Unió érdekében közösen eljárva kell képviselniük,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 112. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) V. fejezetében végrehajtandó módosításoknak, a kétirányú kommunikációs szolgáltatást választható funkcióként bevezető, a 406 MHz-en üzemelő, automatikusan felúszó vészhelyzetjelző rádió-irányadókra (EPIRB-ek) vonatkozó teljesítményszabványokról szóló MSC.471(101)/Rev.1 sz. határozattervezetnek, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság fedélzeti távolságmeghatározó (R-üzemmódú) vevőkészülékekre vonatkozó teljesítményszabványokról szóló határozattervezetének az elfogadását.

2. cikk

Az 1. cikkben meghatározott álláspontot az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságában képviselettel rendelkező uniós tagállamoknak az Európai Unió érdekében közösen eljárva kell képviselniük.

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*