

**Bruxelles, 23 ottobre 2026
(OR. en)**

14840/26

**Fascicolo interistituzionale:
2026/0328 (NLE)**

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

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	23 ottobre 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 578 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale nella 112a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, di un progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale, e di un progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi <i>ranging mode</i> (R-Mode) di bordo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 578 final.

All.: COM(2026) 578 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale nella 112^a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, di un progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale, e di un progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 112^a sessione, che si terrà dal 14 al 18 dicembre 2026.

L'MSC, nella sua 112^a sessione, sarà chiamato ad adottare:

- (a) modifiche del capitolo V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS") del 1974, che dovrebbero entrare in vigore il 1^o gennaio 2032;
- (b) un progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB – *Emergency Position-Indicating Radio Beacons*) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale;
- (c) un progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale e la convenzione SOLAS

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

La convenzione è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

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

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS") del 1974, entrata in vigore il 25 maggio 1980. L'Unione non è parte della convenzione SOLAS.

2.2. L'Organizzazione marittima internazionale e il suo comitato per la sicurezza marittima

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

Solo gli Stati possono aderire all'IMO. Tutti gli Stati membri dell'UE sono membri dell'IMO. Anche se l'UE non ne è membro, le relazioni tra la Commissione europea e l'IMO si basano oggi sulla risoluzione IMO A.1168(32), che stabilisce le procedure e i termini per la

cooperazione tra l'IMO e le organizzazioni intergovernative. Sulla base di tale risoluzione IMO e di ulteriori disposizioni adottate dal 1974, la Commissione europea partecipa in qualità di osservatore a tutte le riunioni dei comitati e dei sottocomitati dell'IMO.

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

A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO provvede ai meccanismi necessari allo svolgimento delle funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o di qualsiasi compito appartenente al suddetto ambito che possa essergli attribuito da un altro strumento internazionale o ai sensi dello stesso e che l'IMO ha accettato. Le decisioni del comitato per la sicurezza marittima e dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei loro membri.

2.3. Gli atti previsti del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO

L'MSC, nella sua 112^a sessione, dovrebbe adottare:

- (a) modifiche del capitolo V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS") del 1974, che dovrebbero entrare in vigore il 1° gennaio 2032.

Tali modifiche devono essere adottate conformemente all'articolo VIII, lettera b), punto iv), della convenzione SOLAS. Le modifiche del capitolo V della convenzione SOLAS, una volta entrate in vigore conformemente all'articolo VIII della medesima convenzione, sono giuridicamente vincolanti per i governi contraenti ai quali si applicano.

La finalità delle modifiche previste è l'introduzione della politica di gratuità per la fornitura, agli Stati costieri aventi diritto, di segnalazioni periodiche della posizione, con cadenza ogni sei ore, del sistema di identificazione e tracciamento a lungo raggio (LRIT – *Long-Range Identification and Tracking*);

- (b) un progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale.

La finalità della revisione prevista del progetto di risoluzione è far sì che il servizio di comunicazione bidirezionale tramite servizio di collegamento di ritorno SAR (*search and rescue*, ricerca e salvataggio)/Galileo metta a disposizione un mezzo per la comunicazione di base tra il personale marittimo in situazione di pericolo e le autorità di coordinamento dei soccorsi, migliorando il sistema di allarme in caso di pericolo in mare;

- (c) un progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo.

La finalità del progetto di risoluzione previsto è migliorare la sicurezza marittima affrontando i guasti del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS – *Global Navigation Satellite System*) attraverso un sistema di emergenza GNSS, quale l'R-Mode del sistema di scambio di dati VHF (VDES – *VHF Data Exchange System*).

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche della regola SOLAS V/19-1

Nella sua 110^a sessione l'MSC ha convenuto di inserire nell'ordine del giorno del comitato per il biennio 2026-2027 e nell'ordine del giorno provvisorio della 111^a sessione un'iniziativa concernente il riesame dell'architettura finanziaria del sistema LRIT. L'MSC 110 ha convenuto che l'MSC 111 avrebbe istituito un gruppo tecnico incaricato di valutare il riesame dell'architettura finanziaria del sistema LRIT e che, in funzione dell'esito delle discussioni in sede di MSC 111, l'MSC avrebbe deciso come procedere in relazione all'elaborazione di modifiche della regola SOLAS V/19-1.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 110 è stata quella di sostenere l'introduzione di tale iniziativa.

Nella sua 111^a sessione l'MSC ha esaminato diversi contributi delle parti dell'IMO e ha deciso di istituire il gruppo di lavoro sull'architettura finanziaria del sistema LRIT. L'MSC 111 ha incaricato tale gruppo di lavoro, tra l'altro, di fornire consulenza su come procedere all'elaborazione di modifiche della regola SOLAS V/19-1. Dopo aver esaminato la relazione del gruppo di lavoro sull'architettura finanziaria del sistema LRIT, l'MSC 111 ha approvato il progetto di modifica della regola SOLAS V/19-1 per quanto riguarda l'introduzione di una politica di gratuità per la fornitura di segnalazioni LRIT periodiche standard della posizione agli Stati costieri aventi diritto, in vista dell'adozione in sede di MSC 112 e dell'entrata in vigore al più tardi il 1° gennaio 2032. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5222 dell'11 giugno 2026.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 111 è stata quella di sostenere in linea di principio l'adozione da parte dell'MSC 111 di una decisione a favore di una politica di gratuità per la fornitura di segnalazioni LRIT periodiche della posizione, con cadenza ogni sei ore, agli Stati costieri autorizzati a ricevere tali informazioni, nonché quella di istituire in sede di MSC 111 un gruppo di lavoro incaricato di esaminare i contributi presentati nell'ambito di questo punto dell'ordine del giorno.

È opportuno altresì ricordare che l'MSC 111 ha invitato la Commissione europea a valutare la possibilità di chiedere all'operatore dell'IDE (Agenzia europea per la sicurezza marittima) di effettuare, con il coordinamento dell'organo di governance operativo dell'LRIT, prove in merito alle prestazioni dell'IDE al fine di verificarne la capacità operativa e le prestazioni nella gestione del previsto aumento di messaggi che i centri dati LRIT si dovranno scambiare a seguito dell'attuazione del nuovo modello di costi. La Commissione rileva che tali prove sono in corso e che i relativi risultati saranno comunicati in occasione dell'MSC 112.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto migliorerebbero la conoscenza della situazione marittima globale. Ciascuno Stato costiero sarà in grado di monitorare le proprie acque in una certa misura, e tale monitoraggio consentirà risposte più rapide agli incidenti e un miglior sostegno alle indagini e alle analisi.

La direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, come modificata,¹ all'articolo 6 ter obbliga gli Stati membri dell'UE e la Commissione a cooperare per determinare i requisiti necessari per l'installazione del sistema di trasmissione delle informazioni LRIT a bordo delle navi operanti nelle acque comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni fisse del sistema di identificazione automatica (AIS – *Automatic Identification System*) degli Stati membri e a proporre all'IMO

¹ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio. GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

tutte le appropriate misure, nonché a istituire un centro dati LRIT europeo. Inoltre SafeSeaNet, istituito dalla medesima direttiva, consente la distribuzione tra gli Stati membri delle informazioni LRIT ricevute conformemente all'articolo 6 ter di tale direttiva.

L'oggetto delle modifiche previste è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono "incidere su norme comuni o modificarne la portata". Pertanto le modifiche della regola SOLAS V/19-1 relative all'LRIT sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili a norma della direttiva 2002/59/CE.

3.2. Progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale

Nella sua 107^a sessione l'MSC ha convenuto di inserire nel proprio programma post-biennale un'iniziativa sullo sviluppo di orientamenti per gli EPIRB che attuano il servizio di comunicazione bidirezionale attraverso il servizio di collegamento di ritorno SAR/Galileo a integrazione delle norme di prestazione EPIRB (risoluzione MSC.471(101)), destinando due sessioni a questo punto dell'ordine del giorno, e ha designato il sottocomitato per la navigazione, le comunicazioni, la ricerca e il salvataggio (NCSR) come organo associato. L'Unione aveva presentato la richiesta relativa a questa nuova iniziativa e pertanto la sua posizione in sede di MSC 107 è stata quella di sostenere l'introduzione della nuova iniziativa.

Nella sua 13^a sessione l'NCSR ha esaminato una serie di contributi, tra cui uno dell'Unione (documento NCSR 13/8 di Austria *et al.*), che illustra il servizio di comunicazione bidirezionale offerto dal collegamento di ritorno Galileo e propone un progetto di modifica della risoluzione MSC.471(101) sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale dell'EPIRB. L'NCSR 13 ha incaricato il proprio gruppo di lavoro di esaminare, tra l'altro, il progetto di modifica della risoluzione MSC.471(101) che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale. Dopo aver esaminato la relazione del gruppo di lavoro, l'NCSR 13 ha approvato il progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale, in vista della sua adozione in sede di MSC 112. Il progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 è stato trasmesso dal segretariato dell'IMO con i documenti MSC 112/10 e NCSR 13/18/Add.1.

La posizione dell'Unione in sede di NCSR 13 è stata quella di sostenere attivamente il progetto di modifica delle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero (risoluzione MSC. 471(101)) al fine di includere il servizio di comunicazione bidirezionale offerto dal collegamento di ritorno di Galileo sui radiofari Cospas-Sarsat.

L'Unione dovrebbe sostenere il progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 poiché tale nuovo servizio dovrebbe migliorare le operazioni dei servizi di SAR, rendendo le risposte di salvataggio più efficienti e tempestive. Il servizio di comunicazione bidirezionale tramite servizio di collegamento di ritorno SAR/Galileo metterà a disposizione un mezzo per la comunicazione di base tra il personale marittimo in situazione di pericolo e le autorità di coordinamento dei soccorsi, migliorando il sistema di allarme in caso di pericolo in mare.

Il regolamento (UE) 2021/696² istituisce il programma spaziale dell'Unione e l'Agenzia dell'Unione europea per il programma spaziale (articolo 1). Tale programma comprende la politica europea di navigazione satellitare che mette a disposizione dell'Unione due sistemi di navigazione satellitare: il sistema istituito nell'ambito del programma Galileo (articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2021/696) e il sistema del servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS) (articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del medesimo regolamento).

A norma dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/696, la Commissione ha la responsabilità generale dell'attuazione del programma spaziale dell'Unione, compresi Galileo ed EGNOS. Il programma Galileo mira a realizzare e a far funzionare un'infrastruttura globale di navigazione e posizionamento satellitare progettata specificamente per scopi civili, che è utilizzabile da una varietà di attori privati e pubblici, in Europa e nel mondo.

Inoltre i requisiti per l'omologazione e le norme di trasporto e di prestazione degli EPIRB sono disciplinati dalla voce MED/5.6 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2026/1434 della Commissione³, che comprende la risoluzione MSC. 471(101). Il regolamento di esecuzione contiene requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e norme di prova per l'equipaggiamento marittimo. Si basa sul potere conferito alla Commissione di indicare, mediante atti di esecuzione, i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza, oltre alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo⁴, conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, della stessa.

L'oggetto delle modifiche previste è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono modificare la portata di norme comuni. Il progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale, è pertanto tale da incidere in modo determinante sui requisiti applicabili a norma del regolamento (UE) 2021/696, della direttiva 2014/90/UE e del regolamento di esecuzione (UE) 2026/1434 della Commissione.

3.3. Progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo

Nella sua 110^a sessione l'MSC ha esaminato il contributo dell'Unione (documento MSC 109/19/2 di Austria *et al.*), che propone una nuova iniziativa per sviluppare norme di prestazione per il *ranging mode* (R-Mode) nei ricevitori di radionavigazione, e ha convenuto di includere tale punto nell'ordine del giorno del sottocomitato NCSR, designando il sottocomitato NCSR come organo associato.

² Regolamento (UE) 2021/696 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 aprile 2021, che istituisce il programma spaziale dell'Unione e l'Agenzia dell'Unione europea per il programma spaziale e che abroga i regolamenti (UE) n. 912/2010, (UE) n. 1285/2013 e (UE) n. 377/2014 e la decisione n. 541/2014/UE; GU L 170 del 12.5.2021, pag. 69.

³ Regolamento di esecuzione (UE) 2026/1434 della Commissione, del 30 giugno 2026, recante modalità di applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2025/1533 della Commissione. GU L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj.

⁴ Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio. GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

Nella sua 13^a sessione l'NCSR ha esaminato una serie di contributi, tra cui uno dell'Unione (documento NCSR 13/13/1 di Austria *et al.*), che propone un progetto di norme di prestazione per apparecchiature riceventi R-Mode di bordo, destinate a fini di navigazione sulle navi, atte a fornire dati di posizionamento, navigazione e sincronizzazione, come sistema alternativo o complementare al sistema globale di navigazione satellitare (GNSS). L'NCSR 13 ha incaricato il proprio gruppo di lavoro di elaborare un progetto di norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo. Dopo aver esaminato la relazione del gruppo di lavoro, l'NCSR 13 ha approvato il progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi R-Mode di bordo, in vista della sua adozione in sede di MSC 112. Il progetto di risoluzione è stato trasmesso dal segretariato dell'IMO con i documenti MSC 112/10 e NCSR 13/18/Add.1.

La posizione dell'Unione in sede di NCSR 13 è stata quella di sostenere attivamente il progetto di norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo.

L'Unione dovrebbe sostenere il progetto di risoluzione dato che migliorerà la sicurezza marittima affrontando i guasti del GNSS attraverso un sistema di emergenza GNSS, quale l'R-Mode del sistema di scambio di dati VHF (VDES). L'uso combinato di GNSS ed R-Mode migliorerà la resilienza in termini di accuratezza, disponibilità e integrità e garantirà la resilienza della soluzione di posizionamento, calcolo della velocità e misurazione del tempo (PVT – *Position, Velocity and Timing*) rispetto all'uso di un sistema di navigazione autonomo basato su GNSS.

Le apparecchiature di navigazione, compresi i ricevitori marittimi del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS), figurano nel regolamento di esecuzione (UE) 2026/1434 della Commissione, allegato, sezione 4. Il regolamento di esecuzione contiene requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e norme di prova per l'equipaggiamento marittimo. Si basa sul potere conferito alla Commissione di indicare, mediante atti di esecuzione, i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza, oltre alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo, conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, della stessa.

L'oggetto delle modifiche previste è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono modificare la portata di norme comuni. Il progetto di risoluzione sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo è pertanto tale da incidere in modo determinante sui requisiti applicabili a norma della direttiva 2014/90/UE e del regolamento di esecuzione (UE) 2026/1434 della Commissione.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

Il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è un organo istituito da un accordo, la Convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti previsti che l'MSC 112 dell'IMO è chiamato ad adottare produrranno effetti giuridici a norma della convenzione SOLAS per gli Stati membri. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare:

- sulla direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione. La direttiva 2002/59/CE, articolo 6 ter, obbliga infatti gli Stati membri dell'UE e la Commissione a cooperare per

determinare i requisiti necessari per l'installazione del sistema di trasmissione delle informazioni LRIT a bordo delle navi operanti nelle acque comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni fisse dell'AIS degli Stati membri e a proporre all'IMO tutte le appropriate misure, nonché a istituire un centro dati LRIT europeo. Inoltre SafeSeaNet, istituito dalla medesima direttiva, consente la distribuzione tra gli Stati membri delle informazioni LRIT ricevute conformemente all'articolo 6 ter di tale direttiva;

- sul regolamento (UE) 2021/696 che istituisce il programma spaziale dell'Unione e l'Agenzia dell'Unione europea per il programma spaziale. Il programma infatti comprende la politica europea di navigazione satellitare che mette a disposizione dell'Unione due sistemi di navigazione satellitare: il sistema istituito nell'ambito del programma Galileo (articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2021/696) e il sistema del servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS) (articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del medesimo regolamento). A norma dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/696, la Commissione ha la responsabilità generale dell'attuazione del programma spaziale europeo, compresi Galileo ed EGNOS. Il programma Galileo mira a realizzare e a far funzionare un'infrastruttura globale di navigazione e posizionamento satellitare progettata specificamente per scopi civili, che è utilizzabile da una varietà di attori privati e pubblici, in Europa e nel mondo;
- sulla direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo e sul regolamento di esecuzione (UE) 2026/1434 della Commissione. Il regolamento di esecuzione (UE) 2026/1434 della Commissione include infatti nel proprio allegato, sezione 4, le apparecchiature di navigazione, compresi i ricevitori marittimi del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS), e integrerà il progetto di risoluzione sulle norme di prestazione per le apparecchiature riceventi R-Mode. Inoltre il regolamento di esecuzione (UE) 2026/1434 della Commissione include nel proprio allegato, sezione 5, requisiti per l'omologazione e norme in materia di trasporto e prestazione degli EPIRB e integrerà la risoluzione MSC 471(101) riveduta sulle norme di prestazione per gli EPIRB.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale della convenzione.

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

4.2. Base giuridica sostanziale

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il trasporto marittimo.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

4.3. Conclusioni

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

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale nella 112^a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, di un progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale, e di un progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale è entrata in vigore il 17 marzo 1958.
- (2) L'Organizzazione marittima internazionale ("IMO") è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato da navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione non è membro dell'IMO.
- (3) A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima (MSC) provvede ai meccanismi che gli permettono di svolgere le funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o qualsiasi compito che ricada nell'ambito di quanto previsto a tale articolo e che possa essergli attribuito ai sensi di qualsiasi altro strumento internazionale che l'IMO ha accettato. Nella sua 112^a sessione l'MSC adotterà modifiche conformemente all'articolo VIII, lettera b), punto iv), della convenzione SOLAS e all'articolo VI, paragrafo 2, lettera d), del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988.
- (4) Nella sua 112^a sessione, che si terrà dal 14 al 18 dicembre 2026, il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è chiamato ad adottare modifiche del capitolo V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, un progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB – *Emergency Position-Indicating Radio Beacons*) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale, e un progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo. Gli atti previsti dell'MSC, se adottati,

produrranno effetti giuridici per gli Stati membri che sono parti dell'IMO e sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto delle normative dell'Unione.

- (5) È pertanto necessario stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di MSC 112.
- (6) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del capitolo V della convenzione SOLAS in quanto miglioreranno la conoscenza della situazione marittima globale. Ciascuno Stato costiero sarà in grado di monitorare le proprie acque in una certa misura, e tale monitoraggio consentirà risposte più rapide agli incidenti e un miglior sostegno alle indagini e alle analisi.
- (7) L'Unione dovrebbe sostenere il progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per gli EPIRB poiché tale nuovo servizio dovrebbe migliorare le operazioni dei servizi di ricerca e salvataggio (SAR – *search and rescue*), rendendo le risposte di salvataggio più efficienti e tempestive. Il servizio di comunicazione bidirezionale tramite servizio di collegamento di ritorno SAR/Galileo metterà a disposizione un mezzo per la comunicazione di base tra il personale marittimo in situazione di pericolo e le autorità di coordinamento dei soccorsi, migliorando il sistema di allarme in caso di pericolo in mare.
- (8) L'Unione dovrebbe sostenere il progetto di risoluzione sulle norme di prestazione per l'R-Mode dato che ciò migliorerà la sicurezza marittima affrontando i guasti del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS – *Global Navigation Satellite System*) attraverso un sistema di emergenza GNSS, quale l'R-Mode del sistema di scambio di dati VHF (VDES – *VHF Data Exchange System*). L'uso combinato di GNSS ed R-Mode migliorerà la resilienza in termini di accuratezza, disponibilità e integrità e garantirà la resilienza della soluzione di posizionamento, calcolo della velocità e misurazione del tempo (PVT – *Position, Velocity and Timing*) rispetto all'uso di un sistema di navigazione autonomo basato su GNSS.
- (9) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente, nell'interesse dell'Unione europea, dagli Stati membri dell'Unione che sono rappresentati in sede di MSC dell'IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 112^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale ("IMO") è di approvare l'adozione di modifiche del capitolo V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, di un progetto di risoluzione MSC.471(101)/Rev.1 sulle norme di prestazione per radiofari di localizzazione di emergenza (EPIRB) a galleggiamento libero e operanti a 406 MHz, che introduce il servizio di comunicazione bidirezionale come funzionalità opzionale, e di un progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per apparecchiature riceventi *ranging mode* (R-Mode) di bordo.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono rappresentati in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'IMO esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*