

Brussel, 23 oktober 2026
(OR. en)

14840/26

Interinstitutioneel dossier:
2026/0328 (NLE)

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

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	23 oktober 2026
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2026) 578 final
Betreft:	Voorstel voor een BESLUIT VAN DE RAAD betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de 112e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie ten aanzien van de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), ontwerpresolutie MSC.471(101)/Rev.1 over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd, en een ontwerp van MSC-resolutie over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen

De delegaties vinden hierbij document COM(2026) 578 final.

Bijlage: COM(2026) 578 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de 112^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie ten aanzien van de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), ontwerp-resolutie MSC.471(101)/Rev.1 over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd, en een ontwerp van MSC-resolutie over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de 112^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie, die plaatsvindt van 14 tot en met 18 december 2026.

Tijdens haar 112^e zitting moet de MSC:

- a) wijzigingen aannemen van hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), die naar verwachting op 1 januari 2032 in werking zullen treden;
- b) ontwerp-resolutie MSC.471(101)/Rev.1 aannemen over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens (EPIRB's) die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd;
- c) een ontwerp van MSC-resolutie aannemen over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie en het Solas-verdrag

De IMO is opgericht bij het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De IMO dient als forum voor samenwerking op het gebied van regelgeving en praktijken betreffende alle soorten technische aangelegenheden die van invloed zijn op de internationale commerciële scheepvaart. Ze wil ook de algemene aanvaarding van de hoogst haalbare normen op het gebied van de veiligheid van de zeevaart, de efficiëntie van de scheepvaart en de preventie en bestrijding van verontreiniging van de zee door schepen stimuleren en een gelijk speelveld bevorderen. De IMO behandelt ook de bijbehorende administratieve en juridische kwesties.

Het verdrag is op 17 maart 1958 in werking getreden.

Alle lidstaten zijn partij bij het verdrag. De Unie is geen partij bij het verdrag.

Alle lidstaten zijn partij bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), dat op 25 mei 1980 in werking is getreden. De Unie is geen partij bij het Solas.

2.2. De Internationale Maritieme Organisatie en haar Maritieme Veiligheidscommissie

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en voor de preventie van verontreiniging van de zee door schepen. Ze stelt wereldwijd normen vast voor de veiligheid, de betrouwbaarheid en de milieuprestaties van de internationale scheepvaart. Haar belangrijkste rol is een billijk en doeltreffend regelgevingskader voor de scheepvaartsector te creëren, dat universeel wordt aangenomen en toegepast.

Alleen staten kunnen lid van de IMO worden. Alle EU-lidstaten zijn lid van de IMO. De EU is geen lid, maar de betrekkingen tussen de Europese Commissie en de IMO zijn momenteel gebaseerd op IMO-resolutie A.1168(32), waarin de procedures en voorwaarden voor

samenwerking tussen de IMO en intergouvernementele organisaties zijn vastgelegd. Op basis van die IMO-resolutie en latere regelingen sinds 1974 neemt de Europese Commissie als waarnemer deel aan alle vergaderingen van de commissies en subcommissies van de IMO.

De Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) van de IMO bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar samen. Ze behandelt alle onderwerpen die onder de bevoegdheid van de IMO vallen en die verband houden met hulpsystemen voor de scheepvaart, de bouw en uitrusting van vaartuigen, de veiligheid van de bemanning, regels voor het voorkomen van aanvaringen, de behandeling van gevaarlijke vracht, maritieme veiligheidsprocedures en -voorschriften, hydrografische informatie, logboeken en navigatiegegevens, onderzoek naar scheepvaartongevallen, reddingen en andere aangelegenheden die rechtstreeks verband houden met de veiligheid op zee.

Krachtens artikel 28, punt b), van het Verdrag inzake de IMO treft de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO de nodige voorzieningen om de taken uit te voeren die haar zijn toegewezen door het IMO-verdrag, de Algemene Vergadering van de IMO of de raad van de IMO, of de taken die haar binnen het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen worden toegewezen door of in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn aanvaard. De besluiten van de Maritieme Veiligheidscommissie en haar nevenorganen worden aangenomen door een meerderheid van de leden.

2.3. De beoogde handelingen van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO

Tijdens haar 112e zitting moet de MSC:

- a) wijzigingen aannemen van hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), die naar verwachting op 1 januari 2032 in werking zullen treden.

Dergelijke wijzigingen moeten in overeenstemming met artikel VIII, punt b), iv), van het Solas-verdrag worden aangenomen. Wijzigingen van hoofdstuk V van het Solas-verdrag zijn, nadat ze in overeenstemming met artikel VIII van het verdrag in werking zijn getreden, juridisch bindend voor de verdragsluitende regeringen waarop ze van toepassing zijn.

De beoogde wijzigingen hebben tot doel het beleid in te voeren voor de kosteloze verstrekking van de reguliere positierapporten van het zesurige Long-Range Identification and Tracking-systeem (identificatie- en volgsysteem voor de lange afstand, LRIT) aan kuststaten die daar recht op hebben;

- b) ontwerp-resolutie MSC.471(101)/Rev.1 aannemen over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens (EPIRB's) die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd.

Het doel van de beoogde herziening van de ontwerp-resolutie is dat de tweewegcommunicatiedienst via de dienst SAR/Galileo Return Link, basiscommunicatie tussen maritiem personeel en de reddingscoördinatieautoriteiten mogelijk maakt in een noodsituatie, waardoor het maritieme waarschuwingssysteem wordt verbeterd;

- c) een ontwerp van MSC-resolutie aannemen over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen.

De beoogde ontwerp-resolutie heeft tot doel de maritieme veiligheid te verbeteren door storingen van het Global Navigation Satellite System (GNSS) aan te pakken door middel van een GNSS-noodsysteem, zoals de R-modus van het VHF Data Exchange System (VDES).

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Wijzigingen van Solas-voorschrift V/19-1

De MSC heeft er tijdens haar 110^e zitting mee ingestemd dat een output over “Review of the financial architecture of the LRIT system” (herziening van de financiële architectuur van het LRIT-systeem) wordt opgenomen in de agenda van de Commissie voor het biënnium 2026-2027 en in de voorlopige agenda voor de 111^e zitting. Tijdens MSC 110 werd bepaald dat tijdens MSC 111 een technische groep wordt opgericht om de herziening van de financiële architectuur van het LRIT-systeem te bestuderen. De MSC zal, afhankelijk van de resultaten van de besprekingen tijdens MSC 111, besluiten hoe wijzigingen in Solas-voorschrift V/19-1 kunnen worden aangebracht.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 110 bestond erin de invoering van de nieuwe output te ondersteunen.

De MSC bestudeerde tijdens haar 111^e zitting verschillende bijdragen van IMO-partijen en besloot de werkgroep financiële architectuur van het LRIT-systeem op te richten. Tijdens MSC 111 werd de werkgroep onder meer opgedragen om advies te geven over de wijze waarop wijzigingen kunnen worden aangebracht in Solas-voorschrift V/19-1. Na bestudering van het verslag van de werkgroep financiële architectuur van het LRIT-systeem keurde MSC 111 de ontwerpwijzigingen goed van Solas-voorschrift V/19-1 betreffende de invoering van het beleid voor de kosteloze verstrekking van de reguliere positierapporten van het LRIT aan kuststaten die daar recht op hebben, met de bedoeling ze tijdens MSC 112 aan te nemen en ze uiterlijk 1 januari 2032 in werking te laten treden. Die wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5222 van 11 juni 2026.

Het standpunt van de Unie tijdens MSC 111 bestond erin in beginsel te ondersteunen dat tijdens MSC 111 een beleidsbeslissing werd genomen om de reguliere positierapporten van het zesurige Long-Range Identification and Tracking-systeem (LRIT) kosteloos ter beschikking te stellen aan kuststaten die recht op die informatie hebben, en dat er tijdens MSC 111 een werkgroep werd opgericht om de onder dit agendapunt ingediende bijdragen te bestuderen.

Ook moet eraan worden herinnerd dat de Europese Commissie tijdens MSC^o111 werd verzocht te overwegen om de IDE-aanbieder (Europees Agentschap voor maritieme veiligheid) te vragen om door het operationele bestuursorgaan van LRIT gecoördineerde prestatietesten ten aanzien van de IDE uit te voeren en onderzoek te doen naar zijn operationele capaciteit en prestaties op het gebied van de afhandeling van de verwachte toename van berichten die als gevolg van de invoering van het nieuwe kostenmodel tussen datacentra van het LRIT worden uitgewisseld. De Commissie merkt op dat die testen worden uitgevoerd en dat de resultaten tijdens MSC 112 vermeld zullen worden.

De Unie moet die wijzigingen ondersteunen omdat daarmee een doeltreffender wereldwijd maritiem bewustzijn wordt verwezenlijkt. Elke kuststaat zal zijn wateren tot op zekere hoogte kunnen monitoren, waardoor sneller op incidenten kan worden gereageerd en onderzoek en analyse beter kunnen worden ondersteund.

Krachtens artikel 6 ter van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (VTMIS-richtlijn)¹, zoals gewijzigd, zijn de EU-lidstaten en de Commissie verplicht samen te werken om vereisten vast te stellen betreffende de installatie van apparatuur voor het doorgeven van

¹ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad. PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

LRIT-gegevens aan boord van schepen die varen in wateren die onder het bereik van vaste AIS-stations (Automatic Identification System) van lidstaten vallen, en om passende maatregelen aan de IMO voor te leggen, alsmede een Europees LRIT-datacenter op te richten (EU LRIT DC). Daarnaast voorziet SafeSeaNet, dat is opgericht bij dezelfde richtlijn, in de verspreiding onder de lidstaten van LRIT-gegevens die in overeenstemming met artikel 6 ter van die richtlijn zijn ontvangen.

Het onderwerp van de beoogde wijzigingen betreft een gebied waarvoor de Unie krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft, omdat de beoogde handelingen gemeenschappelijke regels kunnen aantasten of de strekking daarvan kunnen wijzigen. Wijzigingen van Solas-voorschrift V/19-1 betreffende LRIT kunnen derhalve een beslissende invloed hebben op de voorschriften van Richtlijn 2002/59/EG.

3.2. Ontwerpresolutie MSC.471(101)/Rev.1 over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens (EPIRB's) die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd

De MSC heeft tijdens haar 107e zitting ingestemd met het opnemen in haar post-biënnale agenda van een output over “Development of guidelines for EPIRBs which implement the two-way communication service via the SAR/Galileo Return Link service as a complement to EPIRB performance standards (resolutie MSC.471(101))”, waarbij twee zittingen nodig waren om het punt af te ronden en waarbij de Subcommissie navigatie, communicatie en opsporing en redding (NCSR) werd aangewezen als geassocieerd orgaan. De Unie had het verzoek om deze nieuwe output ingediend, en haar standpunt tijdens MSC 107 was derhalve de invoering van de nieuwe output te steunen.

De NCSR bestudeerde tijdens haar 13^e zitting een aantal documenten, waaronder een bijdrage van de Unie (document NCSR 13/8 van Oostenrijk e.a.) waarin de door de Galileo Return Link geboden tweewegcommunicatiedienst werd gepresenteerd en waarin ontwerp wijzigingen werden voorgesteld van resolutie MSC.471(101) over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens (EPIRB's) die op 406 MHz werken, teneinde de tweewegcommunicatiedienst als optionele EPIRB-voorziening op te nemen. NCSR 13 droeg de werkgroep onder meer op om de ontwerp wijzigingen van resolutie MSC.471(101) waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd, te bestuderen. Na bestudering van het verslag van de werkgroep stemde NCSR 13 in met ontwerpresolutie MSC.471(101)/Rev.1 over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens (EPIRB's) die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd, met de bedoeling ze aan te nemen tijdens MSC 112. Ontwerpresolutie MSC.471(101)/Rev.1 is door het secretariaat van de IMO verspreid door middel van de documenten MSC 112/10 en NCSR 13/18/Add.1.

Het standpunt van de Unie tijdens NCSR 13 was de ontwerp wijzigingen van de prestatienormen voor drijvende noodradiobakens (EPIRB's) (Resolutie MSC.471(101)), waarbij de tweewegcommunicatiedienst die wordt aangeboden door de Galileo Return Link wordt opgenomen in bakens van Cospas-Sarsat, actief te ondersteunen.

De Unie moet ontwerpresolutie MSC.471(101)/Rev.1 ondersteunen omdat deze nieuwe dienst de werkzaamheden van de SAR-diensten naar verwachting zal verbeteren, met een efficiëntere en tijdigere respons als gevolg. De tweewegcommunicatiedienst via de dienst SAR/Galileo Return Link maakt basiscommunicatie tussen maritiem personeel in een noodsituatie en de reddingscoördinatieautoriteiten mogelijk, waardoor het maritieme waarschuwingssysteem wordt verbeterd.

Verordening (EU) 2021/696² stelt het ruimtevaartprogramma van de Unie en het Agentschap van de Europese Unie voor het ruimtevaartprogramma vast (artikel 1). Het programma omvat het Europees beleid inzake satellietnavigatie, dat de Unie voorziet van twee systemen voor satellietnavigatie: het bij het Galileo-programma opgestelde systeem (artikel 3, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2021/696) en het systeem van de European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS) (artikel 3, lid 1, punt b)).

Overeenkomstig artikel 28, lid 1, van Verordening (EU) 2021/696 is de Commissie eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het ruimtevaartprogramma van de Unie, met inbegrip van Galileo en EGNOS. Het Galileo-programma beoogt de invoering en exploitatie van de specifiek voor civiele doeleinden ontworpen mondiale infrastructuur voor navigatie en plaatsbepaling per satelliet, die door diverse publieke en particuliere actoren in Europa en in de hele wereld kan worden gebruikt.

Daarnaast worden de voorschriften voor de typegoedkeuring en de uitrustings- en prestatienormen van EPIRB's geregeld bij onderdeel MED/5.6 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2026/1434 van de Raad³, die Resolutie MSC.471(101) omvat. De uitvoeringsverordening bevat vereisten met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen. De verordening is gebaseerd op de bevoegdheid van de Commissie om overeenkomstig artikel 35, lid 2, van Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen⁴, via uitvoeringshandelingen de vereisten en beproevingsnormen vast te stellen met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van de uitrusting van zeeschepen die onder die richtlijn vallen.

Het onderwerp van de beoogde wijzigingen betreft een gebied waarvoor de Unie krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft, omdat de beoogde handelingen de strekking van de gemeenschappelijke regels kunnen wijzigen. Ontwerpresolutie MSC.471(101)/Rev.1 over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens (EPIRB's) die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd, kan derhalve een beslissende invloed hebben op de vereisten van Verordening (EU) 2021/696, Richtlijn 2014/90/EU en Uitvoeringsverordening (EU) 2026/1434 van de Commissie.

3.3. Ontwerp van MSC-resolutie over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen

De MSC bestudeerde tijdens haar 110^e zitting de bijdrage van de Unie (document MSC 109/19/2 van Oostenrijk e.a.) waarin een nieuwe output werd voorgesteld om prestatienormen te ontwikkelen voor de ranging mode (R-modus) in radionavigatieontvangers en stemde ermee in om dit punt op te nemen in de agenda van de subcommissie van de NCSR, waarbij de subcommissie van de NCSR werd aangewezen als geassocieerd orgaan.

² Verordening (EU) 2021/696 van het Europees Parlement en de Raad van 28 april 2021 tot vaststelling van het ruimtevaartprogramma van de Unie, tot oprichting van het Agentschap van de Europese Unie voor het ruimtevaartprogramma en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 912/2010, (EU) nr. 1285/2013 en (EU) nr. 377/2014 en Besluit nr. 541/2014/EU. PB L 170 van 12.5.2021, blz. 69.

³ Uitvoeringsverordening (EU) 2026/1434 van de Commissie van 30 juni 2026 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de vereisten met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2025/1533 van de Commissie. PB L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj.

⁴ Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Richtlijn 96/98/EG van de Raad. PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

De NCSR bestudeerde tijdens haar 13^e zitting een aantal documenten, waaronder een bijdrage van de Unie (document NCSR 13/13/1 van Oostenrijk e.a.), waarin ontwerpprestatienormen werden voorgesteld voor ontvangstapparatuur aan boord van schepen, bedoeld voor navigatiedoeleinden op schepen, die plaatsbepaling, navigatie en tijdgegevens verstrekken, alsmede een alternatief of aanvullend systeem voor het Global Navigation Satellite System (GNSS). NCSR 13 gaf haar werkgroep de opdracht ontwerpprestatienormen op te stellen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen. Na bestudering van het verslag van de werkgroep stemde NCSR 13 in met het ontwerp van MSC-resolutie over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met R-modus aan boord van schepen, met de bedoeling ze tijdens MSC 112 aan te nemen. De ontwerpresolutie is door het secretariaat van de IMO verspreid door middel van de documenten MSC 112/10 en NCSR 13/18/Add.1.

Het standpunt van de Unie tijdens NCSR 13 bestond erin de ontwerpprestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen actief te steunen.

De Unie moet de ontwerpresolutie steunen omdat die de maritieme veiligheid zal verbeteren door een oplossing te bieden voor storingen van het Global Navigation Satellite System (GNSS) door middel van een GNSS-noodsysteem, zoals de R-modus van het VHF Data Exchanged System (VDES). Het gecombineerde gebruik van het Global Navigation Satellite System (GNSS) en de R-modus zal leiden tot verbeterde veerkracht wat betreft nauwkeurigheid, beschikbaarheid en integriteit en zal de oplossing voor plaats-, snelheids- en tijdsbepaling veerkrachtig maken ten opzichte van het gebruik van een op zichzelf staand, op het Global Navigation Satellite System (GNSS) gebaseerd navigatiesysteem.

Navigatieapparatuur zoals ontvangers van het maritieme Global Navigation Satellite System (GNSS), wordt vermeld in deel 4 van Uitvoeringsverordening (EU) 2026/1434 van de Commissie. De uitvoeringsverordening bevat vereisten met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van en de beproevingsnormen voor de uitrusting van zeeschepen. De verordening is gebaseerd op de bevoegdheid van de Commissie om overeenkomstig artikel 35, lid 2, van Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen, in uitvoeringshandelingen de vereisten en beproevingsnormen te bepalen met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties van uitrusting van zeeschepen die onder die richtlijn vallen.

Het onderwerp van de beoogde wijzigingen betreft een gebied waarvoor de Unie krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft, omdat de beoogde handelingen de strekking van de gemeenschappelijke regels kunnen wijzigen. De ontwerpresolutie over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen kan derhalve een beslissende invloed hebben op de vereisten van Richtlijn 2014/90/EU en Uitvoeringsverordening (EU) 2026/1434 van de Commissie.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO is een orgaan dat is opgericht krachtens een overeenkomst, te weten het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie.

De tijdens MSC 112 van de IMO aan te nemen handelingen hebben op grond van het Solas-verdrag rechtsgevolgen voor de lidstaten. De beoogde handelingen kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, te weten:

- Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart. Krachtens artikel 6 ter van Richtlijn 2002/59/EG zijn de EU-lidstaten en de Commissie immers verplicht samen te

werken om de vereisten vast te stellen betreffende de installatie van apparatuur voor het doorgeven van LRIT-gegevens aan boord van schepen die varen in wateren die onder het bereik van vaste AIS-stations (Automatic Identification System) van de lidstaten vallen, alsmede een Europees LRIT-datacenter op te richten (EU LRIT DC). Daarnaast voorziet SafeSeaNet, dat is opgericht bij dezelfde richtlijn, in de verspreiding onder de lidstaten van LRIT-gegevens die in overeenstemming met artikel 6 ter van die richtlijn zijn ontvangen;

- Verordening (EU) 2021/696 tot vaststelling van het ruimtevaartprogramma van de Unie en tot oprichting van het Agentschap van de Europese Unie voor het ruimtevaartprogramma. Het programma omvat immers het Europees beleid inzake satellietnavigatie dat de Unie van twee systemen voor satellietnavigatie voorziet: het bij het Galileo-programma opgestelde systeem (artikel 3, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2021/696) en het systeem van de European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS) (artikel 3, lid 1, punt b)). Overeenkomstig artikel 28, lid 1, van Verordening (EU) 2021/696 is de Commissie eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het ruimtevaartprogramma van de Unie, met inbegrip van Galileo en EGNOS. Het Galileo-programma beoogt de invoering en exploitatie van de specifiek voor civiele doeleinden ontworpen mondiale infrastructuur voor navigatie en plaatsbepaling per satelliet, die door diverse publieke en particuliere actoren in Europa en in de hele wereld kan worden gebruikt;
- Richtlijn 2014/90/EU inzake uitrusting van zeeschepen en Uitvoeringsverordening (EU) 2026/1434 van de Commissie. Uitvoeringsverordening (EU) 2026/1434 van de Commissie omvat immers in deel 4 van de bijlage navigatieapparatuur, waaronder ontvangers van het mariene Global Navigation Satellite System (GNSS), en zal de ontwerpresolutie over prestatienormen voor ontvangapparatuur met R-modus omvatten. Daarnaast omvat Uitvoeringsverordening (EU) 2026/1434 van de Commissie in deel 5 van de bijlage de voorschriften voor typegoedkeuringen en uitrustings- en prestatienormen voor EPIRB's en zal ze herziene resolutie MSC.471(101) over prestatienormen voor EPIRB's omvatten.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van het verdrag.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

De hoofddoelstelling en de inhoud van de beoogde handeling hebben betrekking op vervoer over zee.

De materiële rechtsgrondslag van het voorgestelde besluit is derhalve artikel 100, lid 2 VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de 112^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie ten aanzien van de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), ontwerpresolutie MSC.471(101)/Rev.1 over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd, en een ontwerp van MSC-resolutie over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie is op 17 maart 1958 in werking getreden.
- (2) De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties, dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en de preventie van verontreiniging van de zee en de lucht door schepen. Alle lidstaten van de Unie zijn lid van de IMO. De Unie is geen lid van de IMO.
- (3) Krachtens artikel 28, punt b), van het Verdrag inzake de IMO treft de Maritieme Veiligheidscommissie (MSC) voorzieningen voor de uitvoering van de taken die haar overeenkomstig dat verdrag zijn toegewezen door de Algemene Vergadering of de raad van de IMO, of van de taken die haar binnen het toepassingsgebied van dat artikel kunnen zijn toegewezen in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn goedgekeurd. De MSC zal tijdens haar 112^e zitting wijzigingen aannemen overeenkomstig artikel VIII, punt b), iv), van het Solas-verdrag en artikel VI, punt 2), d), van het Uitwateringsprotocol 1988.
- (4) De Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO zal tijdens haar 112^e zitting van 14 tot en met 18 december 2026 wijzigingen aannemen van hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), ontwerpresolutie MSC.471(101)/Rev.1 aannemen over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd, en een ontwerp van MSC-resolutie aannemen over prestatienormen voor ontvangstapparatuur met ranging mode (R-modus) aan boord van schepen. Als de beoogde handelingen van de MSC worden

aangenomen, hebben zij rechtsgevolgen voor de lidstaten die partij bij de IMO zijn en kunnen zij een beslissende invloed hebben op de inhoud van regels van de Unie.

- (5) Het is daarom noodzakelijk het standpunt te bepalen dat namens de Unie tijdens MSC 112 moet worden ingenomen.
- (6) De Unie moet de wijzigingen in hoofdstuk V van Solas ondersteunen omdat daarmee een doeltreffender wereldwijd maritiem bewustzijn zal worden verwezenlijkt. Elke kuststaat zal zijn wateren tot op zekere hoogte kunnen monitoren, waardoor sneller op incidenten kan worden gereageerd en onderzoek en analyse beter kunnen worden ondersteund.
- (7) De Unie moet ontwerp-resolutie MSC.471(101)/Rev.1 over prestatienormen voor EPIRB's ondersteunen omdat deze nieuwe dienst de werkzaamheden van de SAR-diensten naar verwachting zal verbeteren, met als gevolg een efficiëntere en tijdigere respons. De tweewegcommunicatiedienst via de dienst SAR/Galileo Return Link maakt in een noodsituatie basiscommunicatie tussen maritiem personeel en de reddingscoördinatieautoriteiten mogelijk, waardoor het maritieme waarschuwingssysteem wordt verbeterd.
- (8) De Unie moet de ontwerp-resolutie over prestatienormen voor de R-modus ondersteunen omdat deze de maritieme veiligheid zal verbeteren door een oplossing te bieden voor storingen van het Global Navigation Satellite System (GNSS) door middel van een GNSS-noodstelsel, zoals de R-modus van VHF Data Exchange System (VDES). Het gecombineerde gebruik van het Global Navigation Satellite System (GNSS) en de R-modus zal leiden tot verbeterde veerkracht wat betreft nauwkeurigheid, beschikbaarheid en integriteit en zal de oplossing voor plaats-, snelheids- en tijdsbepaling veerkrachtig maken ten opzichte van het gebruik van een op zichzelf staand, op het Global Navigation Satellite System (GNSS) gebaseerd navigatiesysteem.
- (9) Het standpunt van de Unie moet tot uitdrukking worden gebracht door lidstaten van de Unie die vertegenwoordigd zijn in de MSC van de IMO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie tijdens de 112^e zitting van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen, bestaat erin in te stemmen met de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas), ontwerp-resolutie MSC.471(101)/Rev.1 over prestatienormen voor drijvende noodradiobakens die op 406 MHz werken, waarbij de tweewegcommunicatiedienst als optionele functionaliteit wordt ingevoerd, en het ontwerp van MSC-resolutie over prestatienormen voor ontvangstapparatuur aan boord van schepen.

Artikel 2

Het in artikel 1 vermelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die vertegenwoordigd zijn in de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De voorzitter