

Bruksela, 23 października 2026 r.
(OR. en)

14840/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0328 (NLE)

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

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	23 października 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2026) 578 final
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 112. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., projektu rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospełniających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną, oraz projektu rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 578 final.

Załącznik: COM(2026) 578 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.10.2026 r.
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 112. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., projektu rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną, oraz projektu rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 112. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej, które ma się odbyć w dniach 14–18 grudnia 2026 r.

Na 112. posiedzeniu MSC ma przyjąć:

- a) zmian do rozdziału V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencja SOLAS”) z 1974 r., która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2032 r.;
- b) projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospełniających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną;
- c) projekt rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej i konwencja SOLAS

W Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej ustanowiono Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Celem IMO jest stworzenie forum współpracy w dziedzinie regulacji i praktyk dotyczących wszelkich kwestii technicznych, które mają wpływ na żeglugę w handlu międzynarodowym. Ponadto zadaniem IMO jest propagowanie powszechnego przyjmowania najwyższych możliwych standardów w kwestiach bezpieczeństwa morskiego, efektywności żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, przy jednoczesnym wspieraniu równych warunków działania. Organizacja ta zajmuje się także sprawami administracyjnymi i prawnymi.

Konwencja weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami konwencji. Unia nie jest stroną konwencji.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencja SOLAS”) z 1974 r., która weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r. Unia nie jest stroną konwencji SOLAS.

2.2. Międzynarodowa Organizacja Morska i jej Komitet Bezpieczeństwa na Morzu

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) to specjalistyczna agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz za zapobieganie zanieczyszczeniu morza przez statki. Jest to ogólnosiwiatowa instytucja zajmująca się wyznaczaniem norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności żeglugi międzynarodowej. Jej główna rola polega na tworzeniu ram regulacyjnych dla sektora żeglugi, które będą sprawiedliwe i skuteczne oraz zostaną powszechnie przyjęte i wdrożone.

Do IMO mogą przystąpić wyłącznie państwa. Wszystkie państwa członkowskie UE są członkami IMO. Chociaż sama UE nie jest członkiem, stosunki Komisji Europejskiej z IMO opierają się obecnie na rezolucji IMO A.1168(32), w której określono procedury i warunki współpracy między IMO a organizacjami międzyrządowymi. Na podstawie tej rezolucji IMO

i dalszych ustaleń od 1974 r. Komisja Europejska uczestniczy we wszystkich posiedzeniach komitetów i podkomitetów IMO w charakterze obserwatora.

W skład Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) IMO wchodzi wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się co najmniej raz w roku. Rozpatruje on wszelkie sprawy wchodzące w zakres działań organizacji dotyczące pomocy nawigacyjnych, budowy i wyposażenia statków, obsady z punktu widzenia bezpieczeństwa, przepisów w zakresie zapobiegania zderzeniom, obchodzenia się z ładunkami niebezpiecznymi, procedur i wymogów bezpieczeństwa morskiego, informacji hydrograficznych, dzienników i zapisów nawigacyjnych, badania wypadków morskich, ratowania i ratownictwa, a także wszelkich innych kwestii mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo morskie.

Zgodnie z art. 28 lit. b) konwencji o IMO Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych mu zgodnie z konwencją o IMO przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub Radę Międzynarodowej Organizacji Morskiej bądź wszelkich obowiązków w powyższym zakresie, które mogą zostać mu powierzone w jakimkolwiek innym instrumencie międzynarodowym lub na jego podstawie i zaakceptowane przez IMO. Decyzje Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu i jego organów pomocniczych są podejmowane większością głosów jego członków.

2.3. Planowany akt Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO

Na 112. posiedzeniu MSC przewiduje się przyjęcie:

- a) zmian do rozdziału V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu („konwencja SOLAS”) z 1974 r., która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2032 r.;

Zmiany takie przyjmuje się zgodnie z art. VIII lit. b) ppkt (iv) konwencji SOLAS. Zmiany w rozdziale V konwencji SOLAS, po ich wejściu w życie zgodnie z art. VIII konwencji, są prawnie wiążące dla umawiających się rządów, do których mają zastosowanie.

Celem planowanych zmian jest wprowadzenie zasady bezpłatnego dostarczania uprawnionym państwom nadbrzeżnym regularnych sześciogodzinnych sprawozdań dotyczących pozycji z systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT).

- b) projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną;

Celem planowanego przeglądu projektu rezolucji jest umożliwienie, za pośrednictwem komunikacji dwukierunkowej wykorzystującej usługę potwierdzenia wykrycia nadanego sygnału o niebezpieczeństwie SAR/Galileo, podstawowej komunikacji między personelem morskim znajdującym się w niebezpieczeństwie a organami koordynującymi działania ratownicze, co usprawni morski system ostrzegania o niebezpieczeństwie.

- c) projekt rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode).

Celem planowanego projektu rezolucji jest poprawa bezpieczeństwa morskiego dzięki rozwiązaniu problemu awarii globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) za pomocą systemu awaryjnego GNSS, takiego jak system wymiany danych VHF (VDES) R-mode.

3. STANOWISKO, KTÓRE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Zmiany do prawidła V/19-1 konwencji SOLAS

Podczas 110. posiedzenia MSC uzgodnił włączenie do porządku obrad Komitetu na dwuletni okres 2026–2027 oraz do wstępnego porządku obrad 111. posiedzenia zadania „Przegląd struktury finansowej systemu LRIT”. MSC 110 uzgodnił, że podczas MSC 111 zostanie powołana grupa techniczna w celu rozpatrzenia przeglądu struktury finansowej systemu LRIT oraz że, w zależności od wyników dyskusji podczas MSC 111, MSC zdecyduje o dalszym sposobie prowadzenia prac nad zmianami do prawidła V/19-1 konwencji SOLAS.

Stanowisko Unii podczas MSC 110 polegało na poparciu wprowadzenia tego nowego zadania.

Podczas 111. posiedzenia MSC rozpatrzył szereg dokumentów przedłożonych przez państwa będące stronami konwencji o IMO i postanowił powołać Grupę Roboczą ds. Struktury Finansowej Systemu LRIT. MSC 111 zlecił grupie roboczej m.in., aby przedstawiła zalecenia dotyczące dalszego sposobu prowadzenia prac nad zmianami do prawidła V/19-1 konwencji SOLAS. Po rozpatrzeniu sprawozdania Grupy Roboczej ds. Struktury Finansowej Systemu LRIT MSC 111 zatwierdził projekt zmian do prawidła V/19-1 konwencji SOLAS, dotyczących wprowadzenia zasady nieodpłatnego udostępniania uprawnionym państwom nadbrzeżnym standardowych okresowych raportów LRIT o pozycji, z myślą o ich przyjęciu na MSC 112 i wejściu w życie najpóźniej dnia 1 stycznia 2032 r. Sekretariat IMO rozesłał te zmiany za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5222 z dnia 11 czerwca 2026 r.

Stanowisko Unii na MSC 111 polegało na poparciu podjęcia na MSC 111 decyzji co do zasady nieodpłatnego udostępniania regularnych raportów LRIT o pozycji, przesyłanych co sześć godzin państwom nadbrzeżnym uprawnionym do otrzymywania tych informacji, a także powołania podczas MSC 111 grupy roboczej w celu rozpatrzenia dokumentów przedłożonych w ramach tego punktu porządku obrad.

Należy również przypomnieć, że MSC 111. zwrócił się do Komisji Europejskiej o rozważenie wystąpienia do operatora IDE (tj. Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego) z wnioskiem o przeprowadzenie, pod koordynacją Organu ds. Zarządzania Operacyjnego Systemem LRIT, testów wydajności IDE w celu sprawdzenia jego zdolności operacyjnej i wydajności w zakresie obsługi przewidywanego wzrostu liczby komunikatów wymienianych między centrami danych LRIT w wyniku wdrożenia nowego modelu kosztowego. Komisja odnotowuje, że testy te są w toku, a ich wyniki zostaną przedstawione na MSC 112.

Unia powinna poprzeć te zmiany, ponieważ umożliwią one skuteczniejsze uzyskiwanie obrazu sytuacji na morzu w skali globalnej. Każde państwo nadbrzeżne będzie mogło w pewnym zakresie monitorować swoje wody, co pozwoli na szybsze reagowanie na incydenty oraz zapewni skuteczniejszą pomoc przy dochodzeniach i analizach.

Dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, ze zmianami (dyrektywa VT-MIS)¹, w art. 6b zobowiązuje państwa członkowskie UE i Komisję do współpracy w celu określenia wymogów dotyczących instalacji urządzeń do przekazywania informacji LRIT na statkach pływających na wodach znajdujących się w zasięgu stacjonarnych stacji bazowych systemu automatycznej identyfikacji (AIS) państw członkowskich oraz przedłożenia IMO wszelkich odpowiednich środków, a także ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT (EU LRIT DC).

¹ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

Ponadto SafeSeaNet, ustanowiony tą samą dyrektywą, umożliwia dystrybucję między państwami członkowskimi informacji LRIT otrzymanych zgodnie z art. 6b tej dyrektywy.

Przedmiot planowanych zmian dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy ostatniej części art. 3 ust. 2 TFUE, ponieważ planowane akty mogą „wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres”. Zmiany do prawidła V/19-1 konwencji SOLAS dotyczące LRIT mogą zatem w sposób decydujący wpływać na wymogi mające zastosowanie na podstawie dyrektywy 2002/59/WE.

3.2. Projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną

Podczas 107. posiedzenia MSC uzgodnił włączenie do porządku prac na okres po zakończeniu bieżącego dwuletniego okresu dokumentu pt. „Opracowanie wytycznych dotyczących radiopław EPIRB wykorzystujących usługę komunikacji dwukierunkowej za pośrednictwem usługi potwierdzenia wykrycia nadanego sygnału o niebezpieczeństwie SAR/Galileo, jako uzupełnienia wymagań techniczno-eksploatacyjnych radiopław EPIRB (rezolucja MSC.471(101))”, przy czym na realizację tego zadania przewidziano dwa posiedzenia, a Podkomitet ds. Żeglugi, Łączności oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR) wyznaczono jako organ uczestniczący w pracach. To Unia wystąpiła z wnioskiem o wprowadzenie tego nowego zadania, dlatego jej stanowisko podczas MSC 107 polegało na poparciu jego wprowadzenia.

Na 13. posiedzeniu NCSR rozpatrzono szereg dokumentów, w tym wniosek Unii (dokument NCSR 13/8 przedłożony przez Austrię i in.), w którym przedstawiono usługę komunikacji dwukierunkowej oferowaną przez łącze zwrotne Galileo i zaproponowano projekt zmian do rezolucji MSC.471(101) w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, aby wprowadzić usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną EPIRB. NCSR 13 poinstruował swoją grupę roboczą, aby rozważyła między innymi projekt zmian do rezolucji MSC.471(101) wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną. Po przeanalizowaniu sprawozdania grupy roboczej NCSR 13 uzgodnił projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną, z myślą o jego przyjęciu na MSC 112. Sekretariat IMO rozesłał projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w dokumentach MSC 112/10 i NCSR 13/18/Add.1.

Stanowisko Unii na forum NCSR 13 polegało na aktywnym poparciu projektu zmian w wymaganiach techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) (rezolucja MSC. 471(101)) w celu uwzględnienia usługi komunikacji dwukierunkowej oferowanej za pośrednictwem łącza zwrotnego Galileo w radiopławach systemu Cospas-Sarsat.

Unia powinna poprzeć projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1, ponieważ oczekuje się, że ta nowa usługa usprawni działania służb poszukiwawczo-ratowniczych, umożliwiając skuteczniejsze i szybsze akcje ratownicze. Usługa komunikacji dwukierunkowej wykorzystująca usługę potwierdzenia wykrycia nadanego sygnału o niebezpieczeństwie SAR/Galileo umożliwi podstawową komunikację między personelem morskim znajdującym się w niebezpieczeństwie a organami koordynującymi działania ratownicze, co usprawni morski system ostrzegania o niebezpieczeństwie.

Rozporządzenie (UE) 2021/696² ustanawia Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego (art. 1). Program obejmuje europejską politykę nawigacji satelitarnej, w ramach której Unia dysponuje dwoma systemami nawigacji satelitarnej: systemem ustanowionym w ramach programu Galileo (art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2021/696) oraz europejskim systemem wspomagania satelitarnego (EGNOS) (art. 3 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia).

Zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/696 Komisja ponosi ogólną odpowiedzialność za realizację Unijnego programu kosmicznego, w tym Galileo i EGNOS. Celem programu Galileo jest utworzenie i eksploatacja światowej infrastruktury nawigacji satelitarnej i pozycjonowania satelitarnego zaprojektowanej specjalnie do celów cywilnych, z której mogą korzystać różne podmioty publiczne i prywatne w Europie i na świecie.

Wymogi dotyczące homologacji typu, przewozu i wymagań techniczno-eksploatacyjnych EPIRB reguluje ponadto pozycja MED/5.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2026/1434³, która obejmuje rezolucję MSC.471(101). Rozporządzenie wykonawcze zawiera wymogi w zakresie projektu, budowy i działania oraz normy badań dla wyposażenia morskiego. Opiera się ono na uprawnieniu Komisji do wskazania, w drodze aktów wykonawczych, wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm badań dla wyposażenia morskiego objętego zakresem dyrektywy 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego⁴, zgodnie z jej art. 35 ust. 2.

Przedmiot planowanych aktów dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy końcowych słów art. 3 ust. 2 TFUE, ponieważ planowane akty mogą „wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres”. W związku z tym projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospełniających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną, może mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie rozporządzenia (UE) 2021/696, dyrektywy 2014/90/UE i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2026/1434.

3.3. Projekt rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode).

Podczas 110. posiedzenia MSC rozpatrzył wniosek Unii (dokument MSC 109/19/2 przedłożony przez Austrię i inne państwa), w którym zaproponowano nowe zadanie polegające na opracowaniu wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników radionawigacyjnych do pomiaru odległości (R-mode), i wyraził zgodę na włączenie tego punktu do porządku obrad Podkomitetu NCSR, wyznaczając Podkomitet NCSR jako organ uczestniczący w pracach.

Na 13. posiedzeniu NCSR rozpatrzono szereg dokumentów, w tym wniosek Unii (dokument NCSR 13/13/1 przedłożony przez Austrię i inne państwa), w którym zaproponowano projekt

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE. Dz.U. L 170 z 12.5.2021, s. 69.

³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/1434 z dnia 30 czerwca 2026 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE w odniesieniu do wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm badań dla wyposażenia morskiego i uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1533. Dz.U. L 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE, Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode), przeznaczonych do celów nawigacji na statkach, dostarczających dane dotyczące pozycji, nawigacji i czasu, wykorzystywanych albo jako system alternatywny albo uzupełniający w stosunku do Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej (GNSS). Na posiedzeniu tym NCSR zlecił grupie roboczej przygotowanie projektu wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode). Na podstawie sprawozdania grupy roboczej na 13. posiedzeniu NCSR uzgodniono projekt rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode), z myślą o jej przyjęciu na MSC 112. Projekt rezolucji został rozesłany przez Sekretariat IMO w dokumentach MSC 112/10 i NCSR 13/18/Add.1.

Stanowisko Unii na NCSR 13 polegało na aktywnym poparciu projektu wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode).

Unia powinna poprzeć projekt rezolucji, gdyż poprawi ona bezpieczeństwo morskie dzięki rozwiązaniu problemu awarii GNSS za pomocą systemu awaryjnego GNSS, takiego jak system wymiany danych VHF (VDES) R-mode. Połączone wykorzystanie GNSS i R-mode doprowadzi do poprawy odporności pod względem dokładności, dostępności i integralności oraz zapewni odporność rozwiązania w zakresie pozycjonowania, prędkości i czasu (PVT) w porównaniu z wykorzystaniem jedynie systemu nawigacji opartego na GNSS.

Urządzenia nawigacyjne, w tym odbiorniki morskiego globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS), wymieniono w sekcji 4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2026/1434. Rozporządzenie wykonawcze zawiera wymogi w zakresie projektu, budowy i działania oraz normy badań dla wyposażenia morskiego. Opiera się ono na uprawnieniu Komisji do wskazania, w drodze aktów wykonawczych, wymogów w zakresie projektu, budowy i działania oraz norm badań dla wyposażenia morskiego objętego zakresem dyrektywy 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego, zgodnie z jej art. 35 ust. 2.

Przedmiot planowanych aktów dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy końcowych słów art. 3 ust. 2 TFUE, ponieważ planowane akty mogą „wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres”. W związku z tym projekt rezolucji w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode) może mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na mocy dyrektywy 2014/90/UE i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2026/1434.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO jest organem utworzonym na podstawie umowy, a mianowicie Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Planowane akty, które ma przyjąć IMO MSC 112, będą miały skutki prawne dla państw członkowskich na mocy konwencji SOLAS. Planowane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie:

- dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Wynika to z faktu, że dyrektywa 2002/59/WE w art. 6b zobowiązuje państwa członkowskie UE i Komisję do współpracy w celu określenia wymogów dotyczących instalacji urządzeń do przekazywania informacji LRIT na statkach pływających na wodach znajdujących się w zasięgu stacjonarnych stacji bazowych systemu automatycznej identyfikacji (AIS) państw członkowskich oraz przedłożenia IMO wszelkich odpowiednich środków, a także ustanowienia

Europejskiego Centrum Danych LRIT (EU LRIT DC) Ponadto SafeSeaNet, ustanowiony tą samą dyrektywą, umożliwia dystrybucję między państwami członkowskimi informacji LRIT otrzymanych zgodnie z art. 6b tej dyrektywy.

- Rozporządzenie (UE) 2021/696 ustanawiające Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego. Wynika to z faktu, że program obejmuje europejską politykę nawigacji satelitarnej, w ramach której Unia dysponuje dwoma systemami nawigacji satelitarnej: systemem ustanowionym w ramach programu Galileo (art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2021/696) oraz europejskim systemem wspomagania satelitarnego (EGNOS) (art. 3 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia). Zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/696 Komisja ponosi ogólną odpowiedzialność za realizację europejskiego programu kosmicznego, w tym Galileo i EGNOS. Celem programu Galileo jest utworzenie i eksploatacja światowej infrastruktury nawigacji satelitarnej i pozycjonowania satelitarnego zaprojektowanej specjalnie do celów cywilnych, z której mogą korzystać różne podmioty publiczne i prywatne w Europie i na świecie.
- Dyrektywa 2014/90/UE w sprawie wyposażenia morskiego i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/1434. Wynika to z faktu, że w sekcji 4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2026/1434 uwzględniono wyposażenie nawigacyjne, w tym morskie odbiorniki Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej (GNSS), oraz że zostanie do niej włączony projekt rezolucji w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode). Sekcja 5 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2026/1434 zawiera ponadto wymagania dotyczące homologacji typu, wymagania dotyczące wyposażenia statków w radiopławy EPIRB oraz ich wymagania techniczno-eksploacyjne i zostanie do niej włączona zmieniona rezolucja MSC.471(101) w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla radiopław EPIRB.

Planowane akty prawne nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych Konwencji.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

Główny cel i treść planowanego aktu dotyczą transportu morskiego.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest w związku z tym art. 100 ust. 2 TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas 112. posiedzenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu w odniesieniu do przyjęcia zmian do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., projektu rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną, oraz projektu rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.
- (2) Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) to wyspecjalizowana organizacja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz i powietrza powodowanym przez statki. Wszystkie państwa członkowskie Unii są członkami IMO. Unia nie jest członkiem IMO.
- (3) Na podstawie art. 28 lit. b) konwencji o IMO Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zapewnia środki do celów wykonywania wszelkich obowiązków powierzonych mu zgodnie z tą konwencją przez Zgromadzenie IMO lub przez Radę IMO bądź wszelkich obowiązków w zakresie wspomnianego artykułu, które mogą zostać powierzone Komitetowi Bezpieczeństwa na Morzu na podstawie jakiegokolwiek innego instrumentu międzynarodowego i zaakceptowane przez IMO. Na swym 112. posiedzeniu MSC przyjmie zmiany zgodnie z art. VIII lit. b) ppkt (iv) konwencji SOLAS i art. VI ust. 2 lit. d) protokołu z 1988 r. o liniach ładunkowych.
- (4) Na 112. posiedzeniu, które odbędzie się w dniach 14–18 grudnia 2026 r., Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO ma przyjąć zmiany w rozdziale V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną, oraz projekt rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode). Przewidywane akty MSC, w przypadku ich przyjęcia, będą wywoływać skutki prawne

dla państw członkowskich będących stronami konwencji o IMO i mogą w sposób decydujący wpływać na treść przepisów Unii.

- (5) Należy zatem ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii podczas MSC.112.
- (6) Unia powinna poprzeć zmiany rozdziału V konwencji SOLAS, ponieważ umożliwią one skuteczniejsze uzyskiwanie obrazu sytuacji na morzu w skali globalnej. Każde państwo nadbrzeżne będzie mogło w pewnym zakresie monitorować swoje wody, co pozwoli na szybsze reagowanie na incydenty oraz zapewni skuteczniejszą pomoc przy dochodzeniach i analizach.
- (7) Unia powinna poprzeć projekt rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla radiopław EPIRB, ponieważ oczekuje się, że ta nowa usługa usprawni działania służb poszukiwawczo-ratowniczych, umożliwiając skuteczniejsze i szybsze akcje ratownicze. Usługa komunikacji dwukierunkowej wykorzystująca usługę potwierdzenia wykrycia nadanego sygnału o niebezpieczeństwie SAR/Galileo umożliwi podstawową komunikację między personelem morskim znajdującym się w niebezpieczeństwie a organami koordynującymi działania ratownicze, co usprawni morski system ostrzegania o niebezpieczeństwie.
- (8) Unia powinna poprzeć projekt rezolucji w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla R-mode, gdyż poprawią one bezpieczeństwo morskie dzięki rozwiązaniu problemu awarii globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) za pomocą systemu awaryjnego GNSS, takiego jak system wymiany danych VHF (VDES) R-mode. Połączone wykorzystanie GNSS i R-mode doprowadzi do poprawy odporności pod względem dokładności, dostępności i integralności oraz zapewni odporność rozwiązania w zakresie pozycjonowania, prędkości i czasu (PVT) w porównaniu z wykorzystaniem jedynie systemu nawigacji opartego na GNSS.
- (9) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii Europejskiej państwa członkowskie Unii, które są reprezentowane w Komitecie Bezpieczeństwa na Morzu IMO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 112. posiedzeniu Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”), polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie zmian w rozdziale V Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., projektu rezolucji MSC.471(101)/Rev.1 w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla samospływających radiopław awaryjnych (EPIRB) pracujących na częstotliwości 406 MHz, wprowadzającej usługę komunikacji dwukierunkowej jako funkcję opcjonalną, oraz projektu rezolucji MSC w sprawie wymagań techniczno-eksploatacyjnych dla statkowych odbiorników do pomiaru odległości (R-mode).

Artykuł 2

Stanowisko określone w art. 1, wyrażają państwa członkowskie Unii, reprezentowane w Komitecie Bezpieczeństwa na Morzu IMO, działające wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.
Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*