

**Bruxelas, 23 de outubro de 2026
(OR. en)**

14840/26

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

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

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	23 de outubro de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2026) 578 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 112. ^a sessão do Comité de Segurança Marítima, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, de um projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional, e de um projeto de resolução do CSM sobre as normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 578 final.

Anexo: COM(2026) 578 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 112.^a sessão do Comité de Segurança Marítima, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, de um projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional, e de um projeto de resolução do CSM sobre as normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito a uma decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, na 112.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, que irá decorrer de 14 a 18 de dezembro de 2026.

Na sua 112.^a sessão, o CSM deverá adotar:

- (a) Alterações ao capítulo V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, que deverão entrar em vigor em 1 de janeiro de 2032;
- (b) Um projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional;
- (c) Um projeto de resolução do CSM sobre normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção da Organização Marítima Internacional e a Convenção SOLAS

A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI) cria a OMI. O propósito da OMI é o de constituir um fórum de cooperação no domínio da regulamentação e das práticas relativas a questões técnicas de todos os tipos que afetem os transportes marítimos que se dedicam ao comércio internacional. Além disso, pretende incentivar a adoção generalizada das normas o mais exigentes possível em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios, promovendo condições de concorrência mais equitativas, abordando também questões de natureza administrativa e jurídica.

A Convenção entrou em vigor em 17 de março de 1958.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção. A União não é parte nessa Convenção.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («SOLAS»), de 1974, que entrou em vigor em 25 de maio de 1980. A União não é parte na Convenção SOLAS.

2.2. Organização Marítima Internacional e o seu Comité de Segurança Marítima

A Organização Marítima Internacional (OMI) é a agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação, bem como pela prevenção da poluição marinha causada pelos navios. É a autoridade competente a nível mundial em matéria de estabelecimento de normas no domínio da segurança e do desempenho ambiental do transporte marítimo internacional. A sua principal função consiste em criar um quadro regulamentar equitativo e eficaz para o setor marítimo, universalmente adotado e aplicado a nível mundial.

A adesão à OMI está aberta apenas aos Estados. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. Embora a UE não seja membro, as relações da Comissão Europeia com a OMI baseiam-se atualmente na Resolução A.1168(32) da OMI, que estabelece os procedimentos e as condições para a cooperação entre a OMI e as organizações

intergovernamentais. Com base nesta resolução da OMI e em outras disposições adotadas desde 1974, a Comissão Europeia participa, na qualidade de observadora, em todas as reuniões do Comité e do Subcomité da OMI.

O Comité de Segurança Marítima da OMI (CSM) é constituído por todos os membros da OMI e reúne, pelo menos, uma vez por ano. Aprecia todas as matérias do foro de competência da Organização, relacionadas com a sinalização marítima, a construção e o equipamento de navios, a tripulação do ponto de vista da segurança, as regras para a prevenção de colisões, a movimentação de cargas perigosas, os procedimentos e os requisitos de segurança marítima, informação hidrográfica, diários de bordo e registos de informação, investigação de acidentes marítimos, missões de salvamento, ou quaisquer outras questões que possam afetar diretamente a segurança marítima.

Nos termos do artigo 28.º, alínea b), da Convenção da OMI, o Comité de Segurança Marítima da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre ele possam recair dentro do referido âmbito ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité de Segurança Marítima e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

2.3. Atos previstos do Comité de Segurança Marítima da OMI

Na sua 112.ª sessão, prevê-se que o CSM adote:

- (a) Alterações ao capítulo V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, que deverão entrar em vigor em 1 de janeiro de 2032.

Essas alterações deverão ser adotadas em conformidade com o artigo VIII, alínea b), subalínea iv), da Convenção SOLAS. As alterações do capítulo V da Convenção SOLAS, após a sua entrada em vigor em conformidade com o artigo VIII da Convenção, são juridicamente vinculativas para os Governos Contratantes aos quais são aplicáveis.

As alterações previstas têm como objetivo introduzir a política de gratuidade na comunicação aos Estados costeiros habilitados, de seis em seis horas, da posição do sistema de Identificação e Seguimento de Navios a Longa Distância (LRIT);

- (b) Um projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional;

A revisão prevista do projeto de resolução tem como objetivo que o serviço de comunicação bidirecional através do serviço de ligação de retorno para fins de busca e salvamento do Galileo proporcione um meio de comunicação básica entre o pessoal marítimo em situação de perigo e as autoridades de coordenação das operações de salvamento, reforçando o sistema de alerta de socorro marítimo;

- (c) Um projeto de resolução do CSM sobre normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio.

O projeto de resolução previsto consiste em melhorar a segurança marítima, dando reposta a avarias do Sistema Global de Navegação por Satélite (GNSS) através de um sistema de contingência GNSS, como o R-Mode do Sistema de Intercâmbio de Dados por VHF (VDES).

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Alterações da regra SOLAS V/19-1

O CSM, durante a sua 110.^a sessão, acordou em incluir na ordem do dia do Comité para o biénio 2026-2027 e na ordem do dia provisória da 111.^a sessão um ponto sobre a «Revisão da arquitetura financeira do sistema LRIT». O CSM 110 concordou com a criação no CSM 111 de um grupo técnico para ponderar a revisão da arquitetura financeira do sistema LRIT e, sob reserva dos resultados dos debates no CSM 111, decidiria como proceder à elaboração das alterações à regra SOLAS V/19-1.

A posição da União no CSM 110 consistiu em apoiar a introdução deste novo ponto de trabalho.

O CSM, durante a sua 111.^a sessão, analisou as observações de várias Partes na OMI e decidiu criar o Grupo de Trabalho sobre a arquitetura financeira do sistema LRIT. O CSM 111 incumbiu o grupo de trabalho, entre outros, de prestar aconselhamento sobre a forma de proceder à elaboração das alterações à regra SOLAS V/19-1. Tendo em conta o relatório do grupo de trabalho sobre a arquitetura financeira do sistema LRIT, o CSM 111 aprovou o projeto de alterações à regra SOLAS V/19-1 no que diz respeito à introdução da política de gratuidade para a comunicação periódica normalizada da posição do sistema LRIT aos Estados costeiros habilitados, tendo em vista a sua adoção no CSM 112 e a sua entrada em vigor, o mais tardar, em 1 de janeiro de 2032. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5222 da OMI, de 11 de junho de 2026.

A posição da União no CSM 111 consistia em apoiar, em princípio, que o CSM 111 adotasse uma decisão política a favor da disponibilização gratuita da comunicação, de seis em seis horas, da posição do sistema LRIT aos Estados costeiros habilitados a receber essas informações e que fosse criado um grupo de trabalho no CSM 111 para analisar as observações apresentadas no âmbito deste ponto da ordem do dia.

Importa igualmente recordar que o CSM 111 convidou a Comissão Europeia a ponderar a possibilidade de solicitar ao operador do sistema internacional de intercâmbio de dados (IDE) (a Agência Europeia da Segurança Marítima) que realizasse, sob a coordenação do organismo de governação do LRIT operacional, testes de desempenho do IDE para verificar a sua capacidade e desempenho operacionais para lidar com o aumento previsto das mensagens que serão trocadas entre os centros de dados LRIT em resultado da aplicação do novo modelo de custos. A Comissão observa que esses testes estão em curso e que os seus resultados deverão ser comunicados ao CSM 112.

A União deverá apoiar estas alterações uma vez que será alcançado um conhecimento global mais eficaz da situação marítima. Cada Estado costeiro poderá, em certa medida, controlar as suas águas, permitindo respostas mais rápidas aos incidentes e um melhor apoio às investigações e análises.

A Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, conforme alterada (Diretiva VTMS)¹, no seu artigo 6.º-B, obriga os Estados-Membros da UE e a Comissão a cooperar para definir os requisitos relativos à instalação de equipamento para a transmissão de informações LRIT a bordo dos navios que naveguem em águas cobertas por estações fixas do Sistema de Identificação Automática (AIS) dos Estados-Membros, e propor à OMI todas as medidas que considerem adequadas, bem como para criar um Centro Europeu de Dados LRIT (EU LRIT DC). Além

¹ Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho, JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

disso, o SafeSeaNet, estabelecido pela mesma diretiva, permite a distribuição entre os Estados-Membros das informações LRIT recebidas nos termos do artigo 6.º-B, da referida diretiva.

O objeto das alterações previstas diz respeito a um domínio em que a União tem competência externa exclusiva por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de «afetar regras comuns ou de alterar o seu âmbito de aplicação». Por conseguinte, as alterações à regra SOLAS V/19-1 no que diz respeito ao LRIT são suscetíveis de afetar decisivamente os requisitos aplicáveis nos termos da Diretiva 2002/59/CE.

3.2. Projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional

O CSM, durante a sua 107.ª sessão, acordou em incluir na sua ordem do dia pós-bienal um ponto sobre a «elaboração de orientações para as EPIRB que implementem o serviço de comunicação bidirecional por meio de ligação de retorno para fins de busca e salvamento do Galileo como complemento das normas de desempenho das EPIRB [Resolução MSC.471(101)]», prevendo duas sessões necessárias para completar a abordagem deste ponto, sendo o Subcomité para a Navegação, Comunicações e Busca e Salvamento (NCSR) designado como órgão associado. A União tinha solicitado a introdução deste novo ponto de trabalho e, por conseguinte, a sua posição no CSM 107 consistia em apoiar a introdução do novo ponto.

O NCSR, durante a sua 13.ª sessão, analisou uma série de documentos, incluindo uma comunicação da União (documento NCSR 13/8 da Áustria et al.), que apresenta o serviço de comunicação bidirecional oferecido pela ligação de retorno para fins de busca e salvamento do Galileo e propõe projetos de alterações à Resolução MSC.471(101) sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, a fim de introduzir o serviço de comunicação bidirecional como uma função facultativa das EPIRB. O NCSR 13 incumbiu o seu grupo de trabalho de analisar, nomeadamente, o projeto de alterações à Resolução MSC.471(101) que introduz o serviço de comunicação bidirecional como funcionalidade opcional. Tendo em conta o relatório do grupo de trabalho, o NCSR 13 concordou com o projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional, tendo em vista a sua adoção pelo CSM 112. O projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 foi distribuído pelo Secretariado da OMI através dos documentos MSC 112/10 e NCSR 13/18/Add.1.

A posição da União no âmbito do NCSR 13 consistia em apoiar ativamente os projetos de alteração das normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática [Resolução MSC.471(101)] a fim de incluir o serviço de comunicação bidirecional oferecido pela ligação de retorno do Galileo nas balizas Cospas-Sarsat.

A União deverá apoiar o projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 uma vez que se espera que este novo serviço melhore as operações dos serviços de busca e salvamento, resultando em respostas de salvamento mais eficientes e atempadas. O serviço de comunicação bidirecional através do serviço de ligação de retorno para fins de busca e salvamento do Galileo proporcionará um meio de comunicação básica entre o pessoal marítimo em situação

de perigo e as autoridades de coordenação das operações de salvamento, reforçando o sistema de alerta de socorro marítimo.

O Regulamento (UE) 2021/696² cria o Programa Espacial da União e a Agência da União Europeia para o Programa Espacial (artigo 1.º). O programa abrange a política europeia de navegação por satélite, que proporciona à União dois sistemas de navegação por satélite: o sistema criado ao abrigo do programa Galileo [artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2021/696] e o Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS) [artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do mesmo regulamento].

Nos termos do artigo 28.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2021/696, incumbe à Comissão a responsabilidade geral pela execução do Programa Espacial da União, incluindo o Galileo e o EGNOS. O programa Galileo tem por objetivo criar e explorar a infraestrutura de navegação e de posicionamento por satélite especificamente concebida para fins civis, que pode ser utilizada por vários intervenientes dos setores privado e público europeus, à escala europeia e mundial.

Além disso, as prescrições para homologação e as relativas ao transporte de equipamento e ao desempenho das EPIRB regem-se pela entrada DEM/5.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2026/1434 da Comissão³, que inclui a Resolução MSC.471(101). O regulamento de execução contém prescrições de conceção, construção e desempenho e normas de ensaio para os equipamentos marítimos. Baseia-se na habilitação da Comissão para indicar, através de atos de execução, as prescrições de conceção, construção e desempenho, bem como as normas de ensaio para os equipamentos marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos⁴, em conformidade com o artigo 35.º, n.º 2.

O objeto dos atos previstos diz respeito a um domínio em que a União tem competência externa exclusiva por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de «alterar o âmbito de aplicação de regras comuns». Por conseguinte, o projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional, é suscetível de afetar decisivamente os requisitos aplicáveis nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2021/696, da Diretiva 2014/90/UE e do Regulamento de Execução (UE) 2026/1434 da Comissão.

3.3. Projeto de resolução do CSM sobre normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de radionavegação (R-Mode) a bordo de navio

O CSM, durante a sua 110.ª sessão, analisou a proposta da União (documento MSC 109/19/2 da Áustria et al.), com a proposta de um novo ponto de trabalho no sentido de elaborar normas de desempenho para o modo de medição de distâncias (R-Mode) nos recetores de

² Regulamento (UE) 2021/696 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de abril de 2021, que cria o Programa Espacial da União e a Agência da União Europeia para o Programa Espacial e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 912/2010, (UE) n.º 1285/2013 e (UE) n.º 377/2014 e a Decisão n.º 541/2014/UE, JO L 170 de 12.5.2021, p. 69.

³ Regulamento de Execução (UE) 2026/1434 da Comissão, de 30 de junho de 2026, que estabelece regras de execução da Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita às prescrições de conceção, construção e desempenho e às normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2025/1533 da Comissão, JO L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj.

⁴ Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho, JO L 257 de 28.8.2014, p. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

radionavegação, e acordou em incluir este ponto na ordem do dia do Subcomité NCSR, sendo o NCSR designado como órgão associado.

O NCSR, durante a sua 13.^a sessão, analisou uma série de documentos, incluindo um documento apresentado pela União (documento NCSR 13/13/1 da Áustria et al.), com a proposta de projetos de normas de desempenho para o equipamento recetor do R-Mode a bordo, destinado à navegação nos navios, que forneça dados de posição, navegação e cronometria, como sistema alternativo ou complementar ao Sistema Global de Navegação por Satélite (GNSS). O NCSR 13 incumbiu o seu grupo de trabalho de elaborar projetos de normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio. Tendo analisado o relatório do grupo de trabalho, o NCSR 13 concordou com o projeto de resolução do CSM sobre normas de desempenho para o equipamento recetor do R-Mode a bordo, tendo em vista a sua adoção pelo CSM 112. O projeto de resolução foi distribuído pelo Secretariado da OMI através dos documentos MSC 112/10 e NCSR 13/18/Add.1.

A posição da União no NCSR 13 consistia em apoiar ativamente os projetos de normas de desempenho para o equipamento recetor do modo medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio.

A União deverá apoiar o projeto de resolução previsto uma vez que melhorará a segurança marítima ao dar reposta a avarias do GNSS através de um sistema de contingência GNSS, como o R-Mode do Sistema de Intercâmbio de Dados por VHF (VDES). A utilização combinada do GNSS e do R-Mode resultará numa maior resiliência em termos de exatidão, disponibilidade e integridade e assegurará a resiliência da solução de determinação da posição, velocidade e tempo em comparação com a utilização de um sistema de navegação baseado num GNSS autónomo.

Os equipamentos de navegação, incluindo os recetores do Sistema Global de Navegação por Satélite (GNSS) marítimo, são enumerados na secção 4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2026/1434 da Comissão. O regulamento de execução contém prescrições de conceção, construção e desempenho e normas de ensaio para os equipamentos marítimos. Baseia-se na habilitação da Comissão para indicar, através de atos de execução, as prescrições de conceção, construção e desempenho, bem como as normas de ensaio para os equipamentos marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos, em conformidade com o artigo 35.º, n.º 2.

O objeto dos atos previstos diz respeito a um domínio em que a União tem competência externa exclusiva por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de «alterar o âmbito de aplicação de regras comuns». Por conseguinte, o projeto de resolução sobre normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio é suscetível de afetar decisivamente os requisitos aplicáveis nos termos da Diretiva 2014/90/UE e do Regulamento de Execução (UE) 2026/1434 da Comissão.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

O Comité de Segurança Marítima da OMI é um organismo instituído por um acordo, designadamente a Convenção sobre a Organização Marítima Internacional.

Os atos previstos que o CSM 112 da OMI é chamado a adotar produzirão efeitos jurídicos para os Estados-Membros nos termos da Convenção SOLAS. Os atos previstos podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, nomeadamente:

- A Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios. Isto deve-se ao facto de a Diretiva 2002/59/CE, no seu artigo 6.º-B, obrigar os Estados-Membros da UE e a Comissão a cooperar para definir os requisitos relativos à instalação de equipamento para a transmissão de informações LRIT a bordo dos navios que naveguem em águas cobertas por estações fixas do Sistema de Identificação Automática (AIS) dos Estados-Membros, e propor à OMI as medidas que considerem adequadas, bem como para criar um Centro Europeu de Dados LRIT (EU LRIT DC). Além disso, o SafeSeaNet, estabelecido pela mesma diretiva, permite a distribuição entre os Estados-Membros das informações LRIT recebidas nos termos do artigo 6.º-B, da referida diretiva.
- O Regulamento (UE) 2021/696 que cria o Programa Espacial da União e a Agência da União Europeia para o Programa Espacial. Isto deve-se ao facto de o programa abranger a política europeia de navegação por satélite, que proporciona à União dois sistemas de navegação por satélite: o sistema criado ao abrigo do programa Galileo [artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2021/696] e o Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS) [artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do mesmo regulamento]. Nos termos do artigo 28.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2021/696, incumbe à Comissão a responsabilidade geral pela execução do Programa Espacial Europeu, incluindo o Galileo e o EGNOS. O programa Galileo tem por objetivo criar e explorar a infraestrutura de navegação e de posicionamento por satélite especificamente concebida para fins civis, que pode ser utilizada por vários intervenientes dos setores privado e público europeus, à escala europeia e mundial.
- A Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos e o Regulamento de Execução (UE) 2026/1434 da Comissão. Isto deve-se ao facto de o Regulamento de Execução (UE) 2026/1434 da Comissão incluir na secção 4 do respetivo anexo equipamentos de navegação que abrangem os recetores marítimos do Sistema Global de Navegação por Satélite (GNSS) e à futura incorporação do projeto de resolução sobre normas de desempenho para o equipamento recetor do R-Mode. Além disso, o Regulamento de Execução (UE) 2026/1434 da Comissão inclui na secção 5 do respetivo anexo, prescrições para homologação e as relativas ao transporte de equipamento e ao desempenho das EPIRB e incorporará a Resolução MSC.471(101) revista sobre normas de desempenho para as EPIRB.

Os atos previstos não completam nem alteram o quadro institucional da Convenção.

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

O objetivo e o conteúdo principais do ato previsto estão relacionados com o transporte marítimo.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deverá ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 112.^a sessão do Comité de Segurança Marítima, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, de um projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional, e de um projeto de resolução do CSM sobre as normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção da Organização Marítima Internacional entrou em vigor em 17 de março de 1958.
- (2) A Organização Marítima Internacional (OMI) é uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica causada pelos navios. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. A União não é membro da OMI.
- (3) Nos termos do artigo 28.º, alínea b), da Convenção sobre a OMI, o Comité de Segurança Marítima da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força dessa convenção, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que lhe possam ser atribuídas dentro do âmbito do referido artigo ou nos termos de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. O CSM, durante a sua 112.^a sessão, adotará alterações em conformidade com o artigo VIII, alínea b), subalínea iv), da Convenção SOLAS e com o artigo VI, n.º 2, alínea d), do Protocolo das Linhas de Carga, de 1988.
- (4) Na sua 112.^a sessão, que irá decorrer de 14 a 18 de dezembro de 2026, o Comité de Segurança Marítima da OMI deverá adotar alterações ao capítulo V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, um projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como funcionalidade opcional, e um projeto de resolução do CSM sobre normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio. Se forem adotados, os atos previstos do CSM produzirão efeitos

jurídicos para os Estados-Membros que são partes na OMI e podem influenciar de forma determinante o conteúdo das regras da União.

- (5) Por conseguinte, é necessário definir a posição a tomar, em nome da União, durante o CSM 112.
- (6) A União deverá apoiar as alterações ao capítulo V da Convenção SOLAS uma vez que será alcançado um conhecimento global mais eficaz da situação marítima. Cada Estado costeiro poderá, em certa medida, controlar as suas águas, permitindo respostas mais rápidas aos incidentes e um melhor apoio às investigações e análises.
- (7) A União deve apoiar o projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as EPIRB, uma vez que se espera que este novo serviço melhore as operações dos serviços de busca e salvamento, resultando em respostas de salvamento mais eficientes e atempadas. O serviço de comunicação bidirecional através do serviço de ligação de retorno para fins de busca e salvamento do Galileo proporcionará um meio de comunicação básica entre o pessoal marítimo em situação de perigo e as autoridades de coordenação das operações de salvamento, reforçando o sistema de alerta de socorro marítimo.
- (8) A União deverá apoiar o projeto de resolução sobre as normas de desempenho para o R-Mode uma vez que melhorará a segurança marítima ao dar resposta a avarias do Sistema Global de Navegação por Satélite (GNSS) através de um sistema de contingência GNSS, como o R-Mode do Sistema de Intercâmbio de Dados por VHF (VDES). A utilização combinada do GNSS e do R-Mode resultará numa maior resiliência em termos de exatidão, disponibilidade e integridade e assegurará a resiliência da solução de determinação da posição, velocidade e tempo em comparação com a utilização de um sistema de navegação baseado num GNSS autónomo.
- (9) A posição da União deverá ser expressa pelos Estados-Membros da União que estão representados no CSM da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União Europeia,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, na 112.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (OMI), consiste em dar o seu acordo à adoção das alterações ao capítulo V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, ao projeto de resolução MSC.471(101)/Rev.1 sobre as normas de desempenho para as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB) de libertação hidrostática que funcionem na banda de 406 MHz, que introduz o serviço de comunicação bidirecional como uma funcionalidade opcional, e ao projeto de resolução do CSM sobre normas de desempenho para o equipamento recetor do modo de medição de distâncias (R-Mode) a bordo de navio.

Artigo 2.º

A posição definida no artigo 1.º é expressa pelos Estados-Membros da União que estão representados no Comité de Segurança Marítima da OMI, agindo conjuntamente em nome da União.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O/A Presidente*