

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

14840/26

**Dosar interinstituțional:
2026/0328 (NLE)**

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

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	23 octombrie 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 578 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 112-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC) în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, a unui proiect de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională, precum și a unui proiect de rezoluție a MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție în modul de măsurare a distanței (Mod-R) instalate la bord

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2026) 578 final.

Anexă: COM(2026) 578 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 112-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC) în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, a unui proiect de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională, precum și a unui proiect de rezoluție a MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție în modul de măsurare a distanței (Mod-R) instalate la bord

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care trebuie să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de-a 112-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale, programată să aibă loc în perioada 14-18 decembrie 2026.

În cursul celei de-a 112-a sesiuni, MSC urmează să adopte:

- (a) amendamente la capitolul V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, care se preconizează că vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2032;
- (b) un proiect de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională;
- (c) un proiect de rezoluție a MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție în modul de măsurare a distanței (Mod-R) instalate la bord.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind Organizația Maritimă Internațională și Convenția SOLAS

Convenția privind Organizația Maritimă Internațională (OMI) instituie OMI. Scopul OMI este de a pune la dispoziție un forum de cooperare în domeniul reglementării și al practicilor privind chestiunile tehnice de orice natură care au legătură cu transportul maritim implicat în comerțul internațional. De asemenea, OMI urmărește să încurajeze adoptarea generală a celor mai înalte standarde posibile în materie de siguranță maritimă, de eficiență a navigației și de prevenire și control al poluării marine cauzate de nave, promovând condiții de concurență echitabile. Totodată, organizația abordează aspecte administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

Toate statele membre sunt părți la convenție. Uniunea nu este parte la convenție.

Toate statele membre sunt părți la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare („SOLAS”), care a intrat în vigoare la 25 mai 1980. Uniunea nu este parte la SOLAS.

2.2. Organizația Maritimă Internațională și Comitetul său pentru siguranță maritimă

Organizația Maritimă Internațională (OMI) este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării marine cauzate de nave. Aceasta este autoritatea care stabilește standardele la nivel mondial în ceea ce privește siguranța, securitatea și performanța de mediu a transportului maritim internațional. Rolul său principal constă în crearea unui cadru de reglementare echitabil și eficace pentru industria transportului maritim, care să fie adoptat și pus în aplicare la nivel mondial.

Doar statele pot fi membre ale OMI. Toate statele membre ale UE sunt membre ale OMI. Deși UE nu are calitate de membru, relațiile Comisiei Europene cu OMI se bazează astăzi pe

Rezoluția A.1168 (32) a OMI, care stabilește procedurile și condițiile pentru cooperarea dintre OMI și organizațiile interguvernamentale. Pe baza acestei rezoluții a OMI și a altor dispoziții adoptate începând din 1974, Comisia Europeană participă în calitate de observator la toate reuniunile comitetelor și subcomitetelor OMI.

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI (*Maritime Safety Committee, MSC*) este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. Acesta examinează toate chestiunile care intră în sfera de competență a organizației și se referă la mijloace de asigurare a navigației, construirea și echiparea navelor, dotarea cu echipaj, în măsura în care aceasta are un impact asupra siguranței, normele pentru prevenirea coliziunilor, manipularea încărcăturilor periculoase, procedurile și cerințele referitoare la siguranța maritimă, informațiile hidrografice, jurnalele de bord și registrele de navigație, investigarea accidentelor maritime, salvarea de bunuri și de persoane, precum și orice alte chestiuni care afectează în mod direct siguranța maritimă.

În conformitate cu articolul 28 litera (b) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI prevede mecanismele necesare pentru îndeplinirea oricăror sarcini care i-au fost atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI sau a oricărei sarcini din domeniul susmenționat care ar putea să-i fie atribuită de către sau în cadrul oricărui alt instrument internațional și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru siguranță maritimă, precum și ale organismelor subsidiare, se adoptă cu votul majorității membrilor acestora.

2.3. Actele avute în vedere de Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI

În cursul celei de a 112-a sesiuni, MSC urmează să adopte:

- (a) amendamente la capitolul V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, care se preconizează că vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2032;

Aceste amendamente se adoptă în conformitate cu articolul VIII litera (b) punctul (iv) din Convenția SOLAS. Odată intrate în vigoare în conformitate cu articolul VIII din Convenția SOLAS, amendamentele la capitolul V din convenție sunt obligatorii din punct de vedere juridic pentru guvernele contractante cărora li se aplică.

Scopul amendamentelor avute în vedere este de a introduce politica de transmitere gratuită, la fiecare șase ore, a rapoartelor periodice de poziție către statele de coastă abilitate, prin intermediul sistemului de identificare și urmărire la mare distanță (LRIT).

- (b) un proiect de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională.

Scopul revizuirii avute în vedere a proiectului de rezoluție este ca serviciul de comunicații bidirecționale via serviciul de legătură de retur SAR/Galileo să ofere un mijloc de comunicare la nivel de bază între personalul maritim aflat într-o situație de sinistru și autoritățile de coordonare a operațiunilor de salvare, consolidând sistemul de alertă în caz de sinistru pe mare.

- (c) un proiect de rezoluție al MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție în modul de măsurare a distanței (Mod-R) instalate la bord.

Scopul proiectului de rezoluție avut în vedere este de a îmbunătăți siguranța maritimă prin gestionarea întreruperilor în funcționarea Sistemului Global de Navigație prin Satelit (GNSS)

cu ajutorul unui sistem de rezervă GNSS, cum ar fi Mod-R bazat pe sistemul de schimb de date în banda VHF (VDES).

3. POZIȚIA CARE TREBUIE SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Amendamente aduse regulii V/19-1 din Convenția SOLAS

În cadrul celei de a 110-a sesiuni, MSC a convenit să includă pe ordinea de zi a Comitetului pentru perioada bienală 2026-2027 și pe ordinea de zi provizorie pentru cea de a 111-a sesiune o temă de lucru privind „Revizuirea arhitecturii financiare a sistemului LRIT”. MSC 110 a convenit ca MSC 111 să înființeze un grup tehnic care să aibă în vedere reexaminarea arhitecturii financiare a sistemului LRIT și, sub rezerva rezultatului discuțiilor din cadrul MSC 111, MSC va decide cum să continue lucrările de elaborare a amendamentelor la regula V/19-1 din Convenția SOLAS.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 110 a fost de a sprijini introducerea noului obiectiv.

În cursul celei de-a 111-a sesiuni, MSC a analizat mai multe propuneri înaintate de statele părți la IMO și a decis înființarea Grupului de lucru privind arhitectura financiară a sistemului LRIT. MSC 111 a însărcinat grupul de lucru, printre altele, să ofere consiliere cu privire la continuarea lucrărilor de elaborare a amendamentelor la regula V/19-1 din Convenția SOLAS. În urma examinării raportului Grupului de lucru privind arhitectura financiară a sistemului LRIT, MSC 111 a aprobat proiectele de amendamente la regula V/19-1 din Convenția SOLAS cu privire la introducerea politicii de transmitere gratuită a rapoartelor de poziție periodice standard către statele de coastă abilitate, prin intermediul sistemului LRIT, în vederea adoptării în cadrul MSC 112 și a intrării în vigoare cel târziu la 1 ianuarie 2032. Aceste amendamente au fost distribuite de către Secretariatul OMI prin circulara OMI nr. 5222 din 11 iunie 2026.

Poziția Uniunii în cadrul MSC 111 a fost de a susține, în principiu, adoptarea de către MSC 111 a unei decizii de politică în favoarea transmiterii cu titlu gratuit, la fiecare șase ore, a rapoartelor periodice de poziție prin intermediul sistemului LRIT către statele de coastă care au dreptul să primească astfel de informații și instituirea, în cadrul MSC 111, a unui grup de lucru care să analizeze propunerile prezentate în cadrul acestui punct de pe ordinea de zi.

De asemenea, ar trebui reamintit faptul că MSC 111 a invitat Comisia Europeană să analizeze posibilitatea de a solicita operatorului IDE (Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă) să efectueze, sub coordonarea organismului operațional de guvernare LRIT, teste de performanță ale IDE pentru a verifica capacitatea operațională și performanța acestuia în ceea ce privește gestionarea creșterii preconizate a numărului de mesaje care trebuie schimbate între centrele de date LRIT ca urmare a punerii în aplicare a noului model de cost. Comisia observă că aceste teste sunt în curs, iar rezultatele lor vor fi raportate către MSC 112.

Uniunea ar trebui să susțină aceste amendamente, deoarece astfel se va ajunge la o cunoaștere mai exactă a situației maritime la nivel mondial. Fiecare stat de coastă va putea să își monitorizeze apele într-o anumită măsură, ceea ce va permite reacții mai rapide la incidente și un sprijin mai bun pentru investigații și analize.

Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, astfel cum a fost modificată (Directiva VTMISS)¹, prin articolul său 6b, obligă statele membre ale UE și Comisia să coopereze pentru a stabili

¹ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului. JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

cerințele privind instalarea de echipamente pentru transmiterea informațiilor LRIT la bordul navelor care navighează în apele acoperite de stațiile fixe ale sistemului de identificare automată (AIS) aflate în statele membre, și să prezinte OMI orice măsuri adecvate, precum și să înființeze un Centru de date european LRIT (EU LRIT DC). În plus, SafeSeaNet, instituit prin aceeași directivă, permite distribuirea între statele membre a informațiilor LRIT primite în conformitate cu articolul 6b din directiva respectivă.

Obiectul amendamentelor avute în vedere se referă la un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima parte din TFUE, întrucât actele avute în vedere „ar putea aduce atingere normelor comune sau ar putea modifica domeniul de aplicare a acestora”. Prin urmare, amendamentele la regula V/19-1 din Convenția SOLAS referitoare la LRIT au vocația de a afecta în mod decisiv cerințele aplicabile în temeiul Directivei 2002/59/CE.

3.2. Proiectul de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională

În cadrul celei de a 107-a sesiuni ale sale, MSC a convenit să includă pe ordinea sa de zi post-bienală un obiectiv privind „Elaborarea de orientări pentru EPIRB care implementează serviciul de comunicații bidirecționale prin intermediul serviciului de legătură de retur SAR/Galileo, ca element complementar la standardele de performanță pentru EPIRB [Rezoluția MSC.471(101)]”, cu două sesiuni necesare pentru finalizarea punctului, desemnând Subcomitetul pentru navigație, comunicații și căutare și salvare (NCSR) ca organ asociat. Uniunea prezentase cererea pentru acest nou obiectiv și, prin urmare, poziția sa în cadrul MSC 107 a fost de a sprijini introducerea noului obiectiv.

În cadrul celei de a 13-a sesiuni, NCSR a examinat o serie de documente, inclusiv o propunere înaintată de Uniune (documentul NCSR 13/8 elaborat de Austria și alții), care prezenta serviciul de comunicații bidirecționale oferit de legătura de retur Galileo și propunea proiecte de amendamente la Rezoluția MSC.471 (101) privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, pentru a introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca o caracteristică opțională a EPIRB. NCSR 13 a însărcinat grupul său de lucru să analizeze, printre altele, proiectele de amendamente la rezoluția MSC.471(101) care introduceau serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională. În urma examinării raportului grupului de lucru, NCSR 13 a fost de acord cu proiectul de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională, în vederea adoptării de către MSC 112. Proiectul de rezoluție MSC.471 (101)/Rev.1 a fost difuzat de Secretariatul OMI prin documentele MSC 112/10 și NCSR 13/18/Add.1.

Poziția Uniunii în cadrul NCSR 13 a fost de a susține în mod activ proiectele de amendamente la Standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă [Rezoluția MSC. 471(101)], pentru a include serviciul de comunicații bidirecționale oferit de legătura de retur Galileo pe radiofarurile Cospas-Sarsat.

Uniunea ar trebui să sprijine proiectul de rezoluție MSC.471 (101)/Rev.1, deoarece se preconizează că acest nou serviciu va îmbunătăți operațiunile serviciilor SAR, asigurând intervenții de salvare mai eficiente și mai prompte. Serviciul de comunicații bidirecționale via serviciul de legătură de retur SAR/Galileo va oferi un mijloc de comunicare la nivel de bază

între personalul maritim aflat într-o situație de sinistru și autoritățile de coordonare a operațiunilor de salvare, consolidând sistemul de alertă în caz de sinistru pe mare.

Regulamentul (UE) 2021/696² instituie Programul spațial al Uniunii și Agenția Uniunii Europene pentru Programul spațial (articolul 1). Programul include politica europeană în domeniul navigației prin satelit, care pune la dispoziția Uniunii două sisteme de navigație prin satelit: sistemul constituit în cadrul programului Galileo [articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2021/696] și sistemul Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) [articolul 3 alineatul (1) litera (b)].

În conformitate cu articolul 28 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2021/696, Comisia are responsabilitatea globală pentru implementarea Programului spațial european, inclusiv a programelor Galileo și EGNOS. Programul Galileo urmărește înființarea și exploatarea infrastructurii de radionavigație și de poziționare prin satelit concepută special în scopuri civile, care poate fi utilizată de o serie de actori publici și privați din Europa și din întreaga lume.

În plus, cerințele de omologare de tip și standardele de transport și de performanță ale EPIRB sunt reglementate de rubrica MED/5.6 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/1434 al Comisiei³, care include Rezoluția MSC. 471(101). Regulamentul de punere în aplicare conține cerințe de proiectare, construcție și performanță, precum și standarde de încercare pentru echipamentele maritime. El se bazează pe competența acordată Comisiei de a indica, prin acte de punere în aplicare, cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2014/90/UE privind echipamentele maritime⁴, în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) din aceasta.

Obiectul amendamentelor avute în vedere se referă la un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima parte din TFUE, întrucât actele avute în vedere „ar putea modifica domeniul de aplicare a [normelor comune]”. Prin urmare, proiectul de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională, are vocația de a afecta în mod decisiv cerințele aplicabile în temeiul Regulamentului (UE) 2021/696, al Directivei 2014/90/UE și al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2026/1434 al Comisiei.

3.3. Proiectul de rezoluție a MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție în modul de măsurare a distanței (Mod-R) instalate la bord

În cadrul celei de a 110-a sesiuni ale sale, MSC a analizat propunerea înaintată de Uniune (documentul MSC 109/19/2 elaborat de Austria și alții), prin care se propunea o nouă temă de

² Regulamentul (UE) 2021/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 aprilie 2021 de instituire a Programului spațial al Uniunii și a Agenției Uniunii Europene pentru Programul spațial și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 912/2010, (UE) nr. 1285/2013 și (UE) nr. 377/2014 și a Deciziei nr. 541/2014/UE; JO L 170, 12.5.2021, p. 69.

³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/1434 al Comisiei din 30 iunie 2026 de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2025/1533 al Comisiei. JO L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj.

⁴ Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului. JO L 257, 28.8.2014, p. 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

lucru pentru elaborarea standardelor de performanță pentru tehnologia Mod-R (modul de măsurare a distanței) în cadrul echipamentelor de recepție pentru radionavigație, și a convenit să includă acest punct pe ordinea de zi a Subcomitetului NCSR, atribuind Subcomitetului NCSR calitatea de organ asociat.

În cadrul celei de a 13-a sesiuni ale sale, NCSR a examinat o serie de documente, inclusiv un document prezentat de Uniune (documentul NCSR 13/13/1 elaborat de Austria și alții), prin care se propuneau proiecte de standarde de performanță pentru echipamentele de recepție în Mod-R instalate la bordul navelor și destinate navigației, furnizând date de poziționare, navigație și timp, fie ca sistem alternativ, fie ca sistem complementar sistemului global de navigație prin satelit (GNSS). NCSR 13 a însărcinat grupul său de lucru să elaboreze proiecte de standarde de performanță pentru echipamentele de recepție Mod-R (modul de măsurare a distanței) instalate la bord. În urma examinării raportului grupului de lucru, NCSR 13 a fost de acord cu proiectul de rezoluție MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție Mod-R instalate la bord, în vederea adoptării de către MSC 112. Proiectul de rezoluție a fost distribuit de Secretariatul OMI prin documentele MSC 112/10 și NCSR 13/18/Add.1.

Poziția Uniunii în cadrul NCSR 13 a fost de a susține în mod activ proiectele de standarde de performanță pentru echipamentele de recepție Mod-R (modul de măsurare a distanței) instalate la bord.

Uniunea ar trebui să sprijine proiectul de rezoluție deoarece el va îmbunătăți siguranța maritimă prin gestionarea întreruperilor în funcționarea GNSS cu ajutorul unui sistem de rezervă GNSS, cum ar fi Mod-R bazat pe sistemul de schimb de date în banda VHF (VDES). Utilizarea combinată a GNSS și a Mod-R va duce la îmbunătățirea rezilienței în materie de acuratețe, disponibilitate și integritate și va asigura reziliența soluției de poziționare, viteză și sincronizare (PVT) în comparație cu utilizarea unui sistem de navigație autonom bazat pe GNSS.

Echipamentele de navigație, inclusiv receptoarele sistemului global de navigație prin satelit (GNSS) maritim, sunt listate în secțiunea 4 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/1434 al Comisiei. Regulamentul de punere în aplicare conține cerințe de proiectare, construcție și performanță, precum și standarde de încercare pentru echipamentele maritime. El se bazează pe competența acordată Comisiei de a indica, prin acte de punere în aplicare, cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2014/90/UE privind echipamentele maritime, în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) din aceasta.

Obiectul amendamentelor avute în vedere se referă la un domeniu în care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima parte din TFUE, întrucât actele avute în vedere „ar putea modifica domeniul de aplicare a [normelor comune]”. Prin urmare, proiectul de rezoluție privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție în modul de măsurare a distanței (Mod-R) instalate la bord are vocația de a afecta în mod decisiv cerințele aplicabile în temeiul Directivei 2014/90/UE și al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2026/1434 al Comisiei.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI este un organism creat printr-un acord, și anume prin Convenția privind Organizația Maritimă Internațională.

Actele avute în vedere, pe care MSC 112 al OMI este invitat să le adopte, vor produce efecte juridice în temeiul Convenției SOLAS pentru statele membre. Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, și anume:

- Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime. Acest lucru se întâmplă deoarece Directiva 2002/59/CE, prin articolul său 6b, obligă statele membre ale UE și Comisia să coopereze pentru a stabili cerințele privind instalarea de echipamente pentru transmiterea informațiilor LRIT la bordul navelor care navighează în apele acoperite de stațiile fixe ale sistemului de identificare automată (AIS) aflate în statele membre și să prezinte OMI orice măsuri adecvate, precum și să înființeze un Centru de date european LRIT (EU LRIT DC). În plus, SafeSeaNet, instituit prin aceeași directivă, permite distribuirea între statele membre a informațiilor LRIT primite în conformitate cu articolul 6b din directiva respectivă.
- Regulamentul (UE) 2021/696 de instituire a Programului spațial al Uniunii și a Agenției Uniunii Europene pentru Programul spațial. Acest lucru se datorează faptului că programul include politica europeană în domeniul navigației prin satelit, care pune la dispoziția Uniunii două sisteme de navigație prin satelit: sistemul înființat în cadrul programului Galileo [articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2021/696] și sistemul Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) [articolul 3 alineatul (1) litera (b)]. În conformitate cu articolul 28 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2021/696, Comisia deține responsabilitatea globală pentru implementarea Programului spațial european, inclusiv a programelor Galileo și EGNOS. Programul Galileo urmărește înființarea și exploatarea infrastructurii de radionavigație și de poziționare prin satelit concepută special în scopuri civile, care poate fi utilizată de o serie de actori publici și privați din Europa și din întreaga lume.
- Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/1434 al Comisiei. Acest lucru se datorează faptului că Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/1434 al Comisiei include în secțiunea 4 din anexa sa echipamente de navigație, inclusiv receptoare pentru sistemul global de navigație prin satelit (GNSS) maritim, și va încorpora proiectul de rezoluție privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție în Mod-R. În plus, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/1434 al Comisiei include în secțiunea 5 din anexa sa cerințele de omologare de tip, standardele de transport și de performanță pentru EPIRB și va încorpora Rezoluția MSC 471(101) revizuită privind standardele de performanță pentru EPIRB.

Actele avute în vedere nu completează și nu aduc modificări cadrului instituțional al convenției.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la transportul maritim.

Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie este articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

4.3. Concluzii

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie să fie articolul 100 alineatul (2) din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 112-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă (MSC) în ceea ce privește adoptarea unor amendamente la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, a unui proiect de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională, precum și a unui proiect de rezoluție a MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție în modul de măsurare a distanței (Mod-R) instalate la bord

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Convenția privind Organizația Maritimă Internațională a intrat în vigoare la 17 martie 1958.
- (2) Organizația Maritimă Internațională („OMI”) este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării marine și atmosferice cauzate de nave. Toate statele membre ale Uniunii sunt membre ale OMI. Uniunea nu este membră a OMI.
- (3) În conformitate cu articolul 28 litera (b) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru siguranță maritimă prevede mecanismele necesare pentru îndeplinirea oricăror sarcini care i-au fost atribuite conform convenției respective, de către Adunarea OMI sau de către Consiliul OMI, sau a oricăror sarcini în cadrul domeniului de aplicare al articolului respectiv care pot fi atribuite Comitetului pentru siguranță maritimă în temeiul oricărui alt instrument internațional și care sunt acceptate de către OMI. În cadrul celei de a 112-a sesiuni ale sale, MSC va adopta amendamente în conformitate cu articolul VIII litera (b) punctul (iv) din Convenția SOLAS și cu articolul VI alineatul (2) litera (d) din Protocolul din 1988 privind liniile de încărcare.
- (4) În cadrul celei de-a 112-a sesiuni ale sale din perioada 14-18 decembrie 2026, Comitetul de Siguranță Maritimă al OMI urmează să adopte amendamente la capitolul V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, un proiect de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională, precum și un proiect de rezoluție MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție Mod-R (modul

de măsurare a distanței) instalate la bordul navelor. Dacă vor fi adoptate, actele avute în vedere ale MSC vor produce efecte juridice pentru statele membre care sunt părți la OMI și au vocația de a influența în mod decisiv conținutul normelor Uniunii.

- (5) Prin urmare, este necesar să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul MSC 112.
- (6) Uniunea ar trebui să susțină amendamentele la capitolul V din Convenția SOLAS, deoarece astfel se va obține o cunoaștere mai eficientă a situației maritime la nivel mondial. Fiecare stat de coastă va putea să își monitorizeze apele într-o anumită măsură, ceea ce va permite reacții mai rapide la incidente și un sprijin mai bun pentru investigații și analize.
- (7) Uniunea ar trebui să susțină proiectul de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru EPIRB, deoarece se preconizează că acest nou serviciu va îmbunătăți operațiunile serviciilor SAR, ceea ce va duce la răspunsuri mai eficiente și mai prompte în materie de salvare. Serviciul de comunicații bidirecționale via serviciul de legătură de retur SAR/Galileo va oferi un mijloc de comunicare la nivel de bază între personalul maritim aflat într-o situație de sinistru și autoritățile de coordonare a operațiunilor de salvare, consolidând sistemul de alertă în caz de sinistru pe mare.
- (8) Uniunea ar trebui să sprijine proiectul de rezoluție privind standardele de performanță pentru Mod-R pentru că va îmbunătăți siguranța maritimă prin gestionarea întreruperilor în funcționarea Sistemului Global de Navigație prin Satelit (GNSS) cu ajutorul unui sistem de rezervă GNSS, cum ar fi Mod-R bazat pe sistemul de schimb de date în banda VHF (VDES). Utilizarea combinată a GNSS și a Mod-R va duce la îmbunătățirea rezilienței în materie de acuratețe, disponibilitate și integritate și va asigura reziliența soluției de poziționare, viteză și sincronizare (PVT) în comparație cu utilizarea unui sistem de navigație autonom bazat pe GNSS.
- (9) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt reprezentate în cadrul MSC al OMI, acționând împreună în interesul Uniunii Europene,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 112-a sesiuni a Comitetului de Siguranță Maritimă al Organizației Maritime Internaționale („IMO”) este de a exprima acordul cu privire la adoptarea amendamentelor la capitolul V din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, a proiectului de rezoluție MSC.471(101)/Rev.1 privind standardele de performanță pentru radiofarurile de localizare a sinistrelor (EPIRB) cu plutire liberă care funcționează pe frecvența de 406 MHz, prin care se introduce serviciul de comunicații bidirecționale ca funcționalitate opțională, precum și a proiectului de rezoluție MSC privind standardele de performanță pentru echipamentele de recepție Mod-R (modul de măsurare a distanței) instalate la bordul navelor.

Articolul 2

Poziția stipulată la articolul 1 se exprimă de către statele membre ale Uniunii care sunt reprezentate în cadrul Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, acționând împreună în interesul Uniunii.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*