

**Bryssel den 23 oktober 2026
(OR. en)**

14840/26

**Interinstitutionellt ärende:
2026/0328 (NLE)**

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

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	23 oktober 2026
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2026) 578 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 112:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC) vad gäller antagandet av ändringar av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), ett utkast till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion, samt ett utkast till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 578 final.

Bilaga: COM(2026) 578 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 112:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC) vad gäller antagandet av ändringar av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), ett utkast till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion, samt ett utkast till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 112:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté (MSC), som planeras äga rum den 14–18 december 2026.

Under sitt 112:e möte ska MSC anta

- (a) ändringar av kapitel V i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), som förväntas träda i kraft den 1 januari 2032,
- (b) ett utkast till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion,
- (c) ett utkast till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode (*ranging mode*) ombord på fartyg.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen och Solas-konventionen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) bildades genom konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen. Syftet med IMO är att tillhandahålla ett forum för samarbete på området för reglering och praxis i tekniska frågor av alla slag som påverkar internationell handelssjöfart. IMO syftar vidare till att främja ett allmänt antagande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv navigering samt förebyggande och kontroll av marina föroreningar från fartyg, vilket främjar likvärdiga förutsättningar. Organisationen hanterar också relaterade administrativa och rättsliga frågor.

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

Alla medlemsstater är parter i konventionen. Unionen är inte part i konventionen.

Alla medlemsstater är parter i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), som trädde i kraft den 25 maj 1980. Unionen är inte part i Solas.

2.2. Internationella sjöfartsorganisationen och dess sjösäkerhetskommitté

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är FN:s fackorgan med ansvar för sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt förebyggande av marina föroreningar från fartyg. IMO är det globala normgivande organet för säkerhet, trygghet och miljöprestanda inom internationell sjöfart. Dess viktigaste uppgift är att skapa ett regelverk för sjöfartsindustrin som är rättvist och effektivt och som antas och tillämpas globalt.

Endast stater kan bli medlemmar i IMO. Alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Även om EU inte är medlem, bygger Europeiska kommissionens förbindelser med IMO i dag på IMO:s resolution A.1168(32), där förfaranden och villkor för samarbetet mellan IMO och mellanstatliga organisationer föreskrivs. Baserat på den IMO-resolutionen och ytterligare arrangemang sedan 1974 deltar Europeiska kommissionen som observatör vid alla möten i IMO:s kommittéer och underkommittéer.

IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC) består av IMO:s alla medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar alla frågor inom ramen för organisationens

ansvarsområde som rör navigationshjälpmedel, byggande och utrustning av fartyg, säkerhetsaspekter i samband med bemanning, regler för förhindrande av kollisioner, hantering av farligt gods, förfaranden för och krav på sjösäkerhet, hydrografisk information, loggböcker och navigationsinformation, utredning av olyckor till havs, bärgning och räddning samt eventuella andra frågor som direkt berör sjösäkerhet.

Enligt artikel 28 b i IMO-konventionen tillhandahåller IMO:s sjösäkerhetskommitté resurser för att utföra de uppgifter den tilldelats genom IMO-konventionen, IMO-församlingen eller IMO:s råd, eller uppgifter inom ovannämnda ansvarsområde som den tilldelas genom eller enligt andra internationella instrument och som godkänns av IMO. Beslut av sjösäkerhetskommittén och av dess underordnade organ ska antas av en majoritet av medlemmarna.

2.3. Akter som planeras av IMO:s sjösäkerhetskommitté

Vid sitt 112:e möte planerar MSC att anta följande:

- (a) Ändringar av kapitel V i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), som förväntas träda i kraft den 1 januari 2032.

Sådana ändringar måste antas i enlighet med artikel VIII b iv i Solas-konventionen. Så snart ändringar av kapitel V i Solas har trätt i kraft i enlighet med artikel VIII i konventionen blir de rättsligt bindande för de fördragsslutande regeringar som de tillämpliga på.

De planerade ändringarna syftar till att införa en policy för kostnadsfritt tillhandahållande av de regelbundna (var sjätte timme) positionsrapporterna från systemet för långdistansidentifiering och långdistansspårning av fartyg (LRIT) till behöriga kuststater.

- (b) Ett utkast till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion.

Syftet med den planerade revideringen av utkastet till resolution är att tjänsten för tvåvägskommunikation via SAR/Galileos returlänkstjänst ska möjliggöra grundläggande kommunikation mellan sjöfartspersonal som befinner sig i en nödsituation och de myndigheter som samordnar räddningsinsatserna, vilket kommer att förbättra nödsignalssystemet till sjöss.

- (c) Ett utkast till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode (*ranging mode*) ombord på fartyg.

Det planerade utkastet till resolution syftar till att förbättra sjösäkerheten genom att hantera systemfel i det globala systemet för satellitnavigering (GNSS) genom ett GNSS-reservsystem, t.ex. R-Mode i VHF-datautbytesystemet (VDES).

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Ändringar av kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen

MSC enades vid sitt 110:e möte om att i kommitténs agenda för 2026–2027 och i den preliminära dagordningen för det 111:e mötet ta med en punkt om översynen av LRIT-systemets finansiella struktur. MSC 110 enades om man i samband med MSC 111 skulle inrätta en teknisk grupp som går igenom översynen av LRIT-systemets finansiella struktur och att MSC på grundval av resultatet av diskussionerna vid MSC 111 skulle besluta hur man ska gå vidare med utarbetandet av ändringar av kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen.

Unionens ståndpunkt vid MSC 110 var att stödja införandet av denna nya punkt.

MSC beaktade vid sitt 111:e möte flera inlagor från IMO-parter och beslutade att inrätta en arbetsgrupp för LRIT-systemets finansiella struktur. MSC 111 uppmanade bland annat arbetsgruppen att ge råd om hur man bör gå vidare med utarbetandet av ändringar av kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen. Efter att ha beaktat rapporten från arbetsgruppen för LRIT-systemets finansiella struktur godkände MSC 111 de föreslagna ändringarna av kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen vad gäller införandet av en policy för kostnadsfritt tillhandahållande av standardiserade regelbundna LRIT-positionsrapporter till behöriga kuststater, med sikte på antagande vid MSC 112 och ikraftträdande senast den 1 januari 2032. Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5222 av den 11 juni 2026.

Unionens ståndpunkt vid MSC 111 var att i princip stödja att MSC 111 fattar ett policybeslut till förmån för att tillgängliggöra de regelbundna (var sjätte timme) LRIT-positionsrapporterna kostnadsfritt till de kuststater som är behöriga att ta emot denna information och att en arbetsgrupp inrättas i samband med MSC 111 i syfte att behandla inlagor som lagts fram under denna punkt.

Det bör också erinras om att MSC 111 uppmanade Europeiska kommissionen att överväga att ge IDE-operatören (Europeiska sjösäkerhetsbyrån) i uppdrag att, under samordning av LRIT:s operativa ledningsorgan, utföra prestandatestning av IDE för att kontrollera operativ kapacitet och förmåga att hantera den väntade ökningen av meddelanden som utbyts mellan LRIT-datacenter när den nya kostnadsmodellen införs. Kommissionen konstaterar att sådana tester pågår och att resultaten skulle rapporteras till MSC 112.

Unionen bör stödja dessa ändringar, eftersom den globala marina lägesbilden kommer att förbättras. Varje kuststat kommer att kunna övervaka sina vatten i viss utsträckning, vilket kommer att möjliggöra snabbare insatser vid incidenter och förbättra underlagen för utredningar och analyser.

Enligt artikel 6b i direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen¹ är EU:s medlemsstater och kommissionen skyldiga att samarbeta för att fastställa krav när det gäller installering av utrustning ombord för överföring av LRIT-uppgiften på fartyg i vatten som täcks av fasta AIS-stationer i medlemsstaterna samt föreslå IMO lämpliga åtgärder. De är också skyldiga att inrätta ett europeiskt datacentrum för LRIT-uppgifter (EU LRIT DC). SafeSeaNet, som inrättas genom samma direktiv, möjliggör dessutom spridning bland medlemsstaterna av LRIT-uppgifter som mottagits i enlighet med artikel 6b i det direktivet.

Det som behandlas i de planerade ändringarna berör ett område inom vilket unionen har exklusiv extern befogenhet med stöd av den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget, då de planerade akterna sannolikt ”kan påverka gemensamma regler eller ändra räckvidden för dessa”. Ändringarna av kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen som berör LRIT kan därför på ett avgörande sätt påverka de krav som är tillämpliga enligt direktiv 2002/59/EG.

3.2. Utkast till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion

MSC enades vid sitt 107:e möte om att i sin tvåårsagenda införa en punkt om utarbetandet av riktlinjer för EPIRB som inför tjänsten för tvåvägskommunikation via SAR/Galileos returlänkstjänst som ett komplement till EPIRB-prestandanormer (resolution MSC.471(101)),

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

där två möten skulle behövas för att slutföra ärendet, och underkommittén för sjöfart, kommunikation och sök- och räddningsinsatser (NCSR) utsågs till associerat organ. Unionen hade lämnat in begäran om denna nya punkt och unionens ståndpunkt vid MSC 107 var således att stödja införandet av den nya punkten.

NCSR behandlade vid sitt 13:e möte ett antal dokument, inklusive en inläga från unionen (dokument NCSR 13/8 från Österrike m.fl.), som redogjorde för den tjänst för tvåvägskommunikation som erbjuds via Galileos returlänk och föreslagna ändringar av resolution MSC.471(101) om prestandanormer för flytande nödradiofyrrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz i syfte att införa tjänsten för tvåvägskommunikation som en EPIRB-tillvalsfunktion. NCSR 13 gav sin arbetsgrupp i uppdrag att behandla bland annat de föreslagna ändringarna av resolution MSC.471(101) som inför tjänsten för tvåvägskommunikation som tillvalsfunktion. Efter att ha beaktat rapporten från arbetsgruppen enades NCSR 13 om utkastet till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion, med sikte på att den ska antas vid MSC 112. Utkastet till resolution MSC.471(101)/Rev.1 har meddelats av IMO:s sekretariat genom dokumenten MSC 112/10 och NCSR 13/18/Add.1.

Unionens ståndpunkt vid NCSR 13 var att aktivt stödja de föreslagna ändringarna av prestandanormerna för flytande nödradiofyrrar (EPIRB) (resolution MSC. 471(101)) i syfte att inbegripa den tjänst för tvåvägskommunikation som erbjuds genom Galileos returlänk via Cospas-Sarsat-nödsändare.

Unionen bör stödja utkastet till resolution MSC.471(101)/Rev.1 i och med att denna nya tjänst förväntas förbättra sök- och räddningstjänsterna och därmed leda till effektivare och snabbare räddningsinsatser. Tjänsten för tvåvägskommunikation via SAR/Galileos returlänkstjänst kommer att möjliggöra grundläggande kommunikation mellan sjöfartspersonal som befinner sig i en nödsituation och de myndigheter som samordnar räddningsinsatserna, vilket kommer att förbättra nödsignalssystemet till sjöss.

Förordning (EU) 2021/696² inrättar unionens rymdprogram och Europeiska unionens rymdprogrambyrå (artikel 1). I programmet ingår den europeiska politiken för satellitnavigering som ger unionen två satellitnavigeringssystem, närmare bestämt det system som inrättats genom Galileoprogrammet (artikel 3.1 a i förordning (EU) 2021/696) och systemet European Geostationary Navigation Overlay Service (Egnos) (artikel 3.1 b i samma förordning).

Enligt artikel 28.1 i förordning (EU) 2021/696 har kommissionen det övergripandet ansvaret för genomförandet av unionens rymdprogram, inbegripet Galileo och Egnos. Syftet med Galileoprogrammet är att upprätta och driva den globala infrastrukturen för satellitnavigering och satellitpositionering särskilt utformad för civila ändamål, som kan användas av en mängd olika offentliga och privata aktörer både i Europa och över hela världen.

Vidare regleras krav för typgodkännande, krav på utrustning ombord och prestandakrav för EPIRB i punkt MED/5.6 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/1434³, som inbegriper resolution MSC. 471(101). Genomförandeförordningen

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696 av den 28 april 2021 om inrättande av unionens rymdprogram och Europeiska unionens rymdprogrambyrå och om upphävande av förordningarna (EU) nr 912/2010, (EU) nr 1285/2013 och (EU) nr 377/2014 och beslut nr 541/2014/EU, EUT L 170, 12.5.2021, s. 69.

³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/1434 av den 30 juni 2026 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU vad gäller utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning och om upphävande

innehåller utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning. Den baserar sig på kommissionens befogenhet att genom genomförandeakter ange utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning som omfattas av direktiv 2014/90/EU om marin utrustning⁴, i enlighet med artikel 35.2 i det direktivet.

Det som behandlas i de planerade ändringarna berör ett område inom vilket unionen har exklusiv extern befogenhet med stöd av den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget, då de planerade akterna sannolikt ”kan [...] ändra räckvidden för [gemensamma regler]”. Utkastet till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion, kan därför på ett avgörande sätt påverka de krav som är tillämpliga enligt förordning (EU) 2021/696, direktiv 2014/90/EU och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/1434.

3.3. Utkast till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode (*ranging mode*) ombord på fartyg

MSC beaktade vid sitt 110:e möte inlagan från unionen (dokument MSC 109/19/2 från Österrike m.fl.) med förslag om en ny punkt i syfte att utarbeta prestandanormer för R-Mode i radionavigeringsmottagare samt enades om att föra upp denna punkt på agendan för underkommittén för sjöfart, kommunikation och sök- och räddningsinsatser (NCSR), och NCSR-underkommittén utsågs till associerat organ.

NCSR behandlade vid sitt 13:e möte ett antal dokument, inklusive en inlaga från unionen (dokument NCSR 13/13/1 från Österrike m.fl.), med förslag till utkast till prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg, avsedd för sjöfart, som ger positions-, navigerings- och tidsuppgifter, antingen som ett alternativ eller komplement till det globala systemet för satellitnavigering (GNSS). NCSR 13 gav sin arbetsgrupp i uppdrag att utarbeta utkast till prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg. Efter att ha beaktat arbetsgruppens rapport enades NCSR 13 om utkastet till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg, med sikte på antagande vid MSC 112. Utkastet till resolution har meddelats av IMO:s sekretariat genom dokumenten MSC 112/10 och NCSR 13/18/Add.1.

Unionens ståndpunkt vid NCSR 13 var att aktivt stödja utkastet till prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg.

Unionen bör stödja utkastet till resolution eftersom det kommer att förbättra sjösäkerheten genom att hantera GNSS-systemfel genom ett GNSS-reservsystem, t.ex. R-Mode i VHF-datautbytessystemet (VDES). Jämfört med om ett fristående GNSS-baserat navigationssystem används leder kombinerad användning av GNSS och R-Mode till ökad resiliens i fråga om exakthet, tillgänglighet och integritet samt säkerställer att lösningen för att bestämma position, hastighet och tid är resiliens.

Navigationsutrustning, inbegripet GNSS-mottagare för sjöfart, förtecknas i avsnitt 4 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/1434. Genomförandeförordningen innehåller utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning. Den baserar sig på kommissionens befogenhet att genom genomförandeakter ange utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt

av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/1533. EUT L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG. EUT L 257, 28.8.2014, s. 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

provningsstandarder för marin utrustning som omfattas av direktiv 2014/90/EU om marin utrustning, i enlighet med artikel 35.2 i det direktivet.

Det som behandlas i de planerade ändringarna berör ett område inom vilket unionen har exklusiv extern befogenhet med stöd av den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget, då de planerade akterna sannolikt ”kan [...] ändra räckvidden för [gemensamma regler]”. Utkastet till prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg kan därför på ett avgörande sätt påverka de krav som är tillämpliga enligt direktiv 2014/90/EU och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/1434.

4. RÄTTLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

IMO:s sjösäkerhetskommitté är ett organ som har inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen.

De planerade akter som IMO:s MSC 112 ska anta kommer att få rättslig verkan för medlemsstaterna i enlighet med Solas-konventionen. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU:s lagstiftning, närmare bestämt följande:

- Direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. Det beror på att EU:s medlemsstater och kommissionen enligt artikel 6b i direktiv 2002/59/EG är skyldiga att samarbeta för att fastställa krav när det gäller installering av utrustning ombord för överföring av LRIT-uppgifter på fartyg i vatten som täcks av fasta AIS-stationer i medlemsstaterna samt föreslå IMO lämpliga åtgärder. De är också skyldiga att inrätta ett europeiskt datacentrum för LRIT-uppgifter (EU LRIT DC). SafeSeaNet, som inrättas genom samma direktiv, möjliggör dessutom spridning bland medlemsstaterna av LRIT-uppgifter som mottagits i enlighet med artikel 6b i det direktivet.
- Förordning (EU) 2021/696 om inrättande av unionens rymdprogram och Europeiska unionens rymdprogrambyrå. Det beror på att programmet omfattar den europeiska politiken för satellitnavigering som ger unionen två satellitnavigeringssystem, närmare bestämt det system som inrättats genom Galileoprogrammet (artikel 3.1 a i förordning (EU) 2021/696) och systemet European Geostationary Navigation Overlay Service (Egnos) (artikel 3.1 b i samma förordning). Enligt artikel 28.1 i förordning (EU) 2021/696 har kommissionen det övergripande ansvaret för genomförandet av det europeiska rymdprogrammet, inbegripet Galileo och Egnos. Syftet med Galileoprogrammet är att upprätta och driva den globala infrastrukturen för satellitnavigering och satellitpositionering särskilt utformad för civila ändamål, som kan användas av en mängd olika offentliga och privata aktörer både i Europa och över hela världen.
- Direktiv 2014/90/EU om marin utrustning och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/1434. Det beror på att avsnitt 4 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/1434 omfattar navigationsutrustning, inbegripet GNSS-mottagare för sjöfart, och att utkastet till resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode kommer att införlivas där. Dessutom innehåller avsnitt 5 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/1434 krav för typgodkännande, krav på utrustning ombord och prestandakrav för EPIRB och kommer att omfatta den reviderade resolutionen MSC. 471(101) om prestandanormer för EPIRB.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar konventionens institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör sjöfart.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 112:e mötet i sjösäkerhetskommittén (MSC) vad gäller antagandet av ändringar av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), ett utkast till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion, samt ett utkast till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen trädde i kraft den 17 mars 1958.
- (2) Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är ett fackorgan inom Förenta nationerna med ansvar för sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt för förhindrande av att fartygen förorenar havet och luften. Alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Unionen är inte medlem i IMO.
- (3) Enligt artikel 28 b i IMO-konventionen ska sjösäkerhetskommittén tillhandahålla resurser för att utföra de uppgifter som den tilldelas genom IMO-konventionen, IMO-församlingen eller IMO:s råd, eller uppgifter inom den artikelns tillämpningsområde som sjösäkerhetskommittén kan tilldelas genom andra internationella instrument och som godkänns av IMO. Sjösäkerhetskommittén (MSC) kommer vid sitt 112:e möte att anta ändringar i enlighet med artikel VIII b iv i Solas-konventionen och artikel VI.2 d i 1988 års lastlinjeprotokoll.
- (4) IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vid sitt 112:e möte den 14–18 december 2026 anta ändringar av kapitel V i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), ett utkast till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion, samt ett utkast till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode (*ranging mode*) ombord på fartyg. MSC:s planerade akter kommer, om de antas, att ha rättslig verkan för de medlemsstater som är parter i IMO och kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionens regler.
- (5) Det är därför nödvändigt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid MSC 112.

- (6) Unionen bör stödja ändringarna av kapitel V i Solas-konventionen, eftersom den globala marina lägesbilden kommer att förbättras. Varje kuststat kommer att kunna övervaka sina vatten i viss utsträckning, vilket kommer att möjliggöra snabbare insatser vid incidenter och förbättra underlagen för utredningar och analyser.
- (7) Unionen bör stödja utkastet till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för EPIRB i och med att denna nya tjänst förväntas förbättra sök- och räddningstjänsterna och därmed leda till effektivare och snabbare räddningsinsatser. Tjänsten för tvåvägskommunikation via SAR/Galileos returlänkstjänst kommer att möjliggöra grundläggande kommunikation mellan sjöfartspersonal som befinner sig i en nödsituation och de myndigheter som samordnar räddningsinsatserna, vilket kommer att förbättra nödsignalssystemet till sjöss.
- (8) Unionen bör stödja utkastet till resolution om prestandanormer för R-Mode eftersom det kommer att förbättra sjösäkerheten genom att hantera systemfel i det globala systemet för satellitnavigering (GNSS) genom ett GNSS-reservsystem, t.ex. R-Mode i VHF-datautbytessystemet (VDDES). Jämfört med om ett fristående GNSS-baserat navigationssystem används leder kombinerad användning av GNSS och R-Mode till ökad resiliens i fråga om exakthet, tillgänglighet och integritet samt säkerställer att lösningen för att bestämma position, hastighet och tid är resiliënt.
- (9) Unionens ståndpunkt ska uttryckas av de medlemsstater som är representerade i IMO:s sjösäkerhetskommitté och som agerar samfällt i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 112:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittén ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av kapitel V i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), utkastet till resolution MSC.471(101)/Rev.1 om prestandanormer för flytande nödradiofyrar (EPIRB) som sänder på 406 MHz, genom vilken en tjänst för tvåvägskommunikation införs som tillvalsfunktion, samt utkastet till MSC:s resolution om prestandanormer för mottagarutrustning för R-Mode ombord på fartyg.

Artikel 2

Den ståndpunkt som anges i artikel 1 ska uttryckas av unionens medlemsstater som är representerade i IMO:s sjösäkerhetskommitté och som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*