

COM(2026) 578 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 28 octobre 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 28 octobre 2026

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 112^e session du comité de la sécurité maritime, sur l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), d'un projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative, et d'un projet de résolution MSC sur les normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués

Bruxelles, le 23 octobre 2026
(OR. en)

14840/26

Dossier interinstitutionnel:
2026/0328 (NLE)

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

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	23 octobre 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 578 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 112e session du comité de la sécurité maritime, sur l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), d'un projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative, et d'un projet de résolution MSC sur les normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 578 final.

p.j.: COM(2026) 578 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 112^e session du comité de la sécurité maritime, sur l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), d'un projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative, et d'un projet de résolution MSC sur les normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 112^e session du comité de la sécurité maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale, qui aura lieu du 14 au 18 décembre 2026.

Lors de sa 112^e session, le MSC doit adopter:

- (a) des amendements au chapitre V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»), qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2032;
- (b) un projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative;
- (c) un projet de résolution MSC sur les normes de performance applicables aux récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention portant création de l'Organisation maritime internationale et la convention SOLAS

La convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI) établit l'OMI. L'OMI a pour objectif de fournir un forum de coopération dans le domaine de la réglementation et des usages ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale. Elle vise également à encourager l'adoption générale des normes les plus élevées possible en matière de sécurité maritime, d'efficacité de la navigation, de prévention de la pollution marine par les navires et de lutte contre cette pollution, en favorisant des conditions de concurrence équitables. Elle traite également les questions administratives et juridiques connexes.

La convention est entrée en vigueur le 17 mars 1958.

Tous les États membres sont parties à la convention. L'Union n'est pas partie à la convention.

Tous les États membres sont parties à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»), qui est entrée en vigueur le 25 mai 1980. L'Union n'est pas partie à la convention SOLAS.

2.2. L'Organisation maritime internationale et son comité de la sécurité maritime

L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires. Elle est l'autorité qui établit des normes au niveau mondial pour la sûreté, la sécurité et la performance environnementale du transport maritime international. Son rôle principal est de créer un cadre réglementaire pour le secteur des transports maritimes qui soit équitable et efficace, et qui puisse être universellement adopté et mis en œuvre.

Seuls les États peuvent adhérer à l'OMI. Tous les États membres de l'Union sont membres de l'OMI. Bien que l'Union européenne ne soit pas membre, les relations de la Commission européenne avec l'OMI se fondent aujourd'hui sur la résolution A.1168(32) de l'OMI, qui fixe les procédures et les modalités de la coopération entre l'OMI et les organisations

intergouvernementales. Sur la base de cette résolution de l'OMI et d'autres dispositions prises depuis 1974, la Commission européenne participe en qualité d'observateur à toutes les réunions des comités et sous-comités de l'OMI.

Le comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation, telles que les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la sécurité, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime.

Conformément à l'article 28, point b), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la sécurité maritime de l'OMI prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions qui lui sont assignées par ladite convention, l'Assemblée de l'OMI ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre dudit article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'OMI. Les décisions du comité de la sécurité maritime et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité de leurs membres.

2.3. Les projets d'actes du comité de la sécurité maritime de l'OMI

Au cours de sa 112^e session, il est prévu que le MSC adopte:

- (a) des amendements au chapitre V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»), qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2032;

Ces amendements doivent être adoptés conformément à l'article VIII, point b) iv), de la convention SOLAS. Les amendements au chapitre V de la convention SOLAS, une fois entrés en vigueur conformément à l'article VIII de la convention, sont juridiquement contraignants pour les gouvernements contractants auxquels ils s'appliquent.

L'objectif des amendements prévus est d'introduire la politique de gratuité pour la transmission aux États côtiers habilités, toutes les six heures, des rapports de position du système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT);

- (b) un projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative;

L'objectif de la révision envisagée du projet de résolution est que le service de communication bidirectionnelle via le service de liaison retour SAR/Galileo fournisse un moyen de communication de base entre le personnel maritime en situation de détresse et les autorités de coordination des opérations de sauvetage, renforçant ainsi le système d'alertes de détresse maritime;

- (c) un projet de résolution MSC sur les normes de performance applicables aux récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués.

L'objectif du projet de résolution envisagé est d'améliorer la sécurité maritime en remédiant aux défaillances du système mondial de navigation par satellite (GNSS) au moyen d'un système d'urgence basé sur le GNSS, tel que le mode R du système d'échange de données VHF (VDES).

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Amendements à la règle SOLAS V/19-1

Lors de sa 110^e session, le MSC est convenu d'inscrire à l'ordre du jour du comité pour la période 2026-2027 et à l'ordre du jour provisoire de la 111^e session l'examen d'un document intitulé «Review of the financial architecture of the LRIT system» (Examen de l'architecture financière du système LRIT). Au cours de sa 110^e session, le MSC est convenu qu'il établirait, lors de sa 111^e session, un groupe technique chargé d'examiner l'architecture financière du système LRIT et que, sous réserve des résultats des travaux de la 111^e session, il déciderait de la manière d'élaborer les amendements à la règle SOLAS V/19-1.

La position de l'Union lors de la 110^e session du MSC était de soutenir le lancement de ces nouveaux travaux.

Au cours de sa 111^e session, le MSC a examiné plusieurs propositions présentées par des parties à l'OMI et décidé d'établir le groupe de travail sur l'architecture financière du système LRIT. Lors de la 111^e session du MSC, le groupe de travail a notamment été chargé de donner des conseils sur la manière de procéder à l'élaboration d'amendements à la règle SOLAS V/19-1. Après avoir examiné le rapport du groupe de travail sur l'architecture financière du système LRIT, le MSC a approuvé, lors de sa 111^e session, les projets d'amendements à la règle SOLAS V/19-1 concernant l'introduction de la politique de gratuité pour la fourniture de rapports de position périodiques standard LRIT aux États côtiers habilités, en vue de leur adoption lors de la 112^e session et de leur entrée en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2032. Ces amendements ont été diffusés par le secrétariat de l'OMI au moyen de la lettre circulaire de l'OMI n° 5222 du 11 juin 2026.

Lors de la 111^e session du MSC, la position de l'Union était favorable en principe à ce que le MSC prenne une décision adoptant une politique de gratuité pour la fourniture, toutes les six heures, des rapports de position LRIT réguliers aux États côtiers autorisés à recevoir ces informations et à ce qu'un groupe de travail soit mis en place lors de la même session pour examiner les contributions soumises sous ce point de l'ordre du jour.

Il convient également de rappeler que, lors de sa 111^e session, le MSC a invité la Commission européenne à envisager de demander à l'opérateur de l'IDE (à savoir l'Agence européenne pour la sécurité maritime) d'effectuer, sous la coordination de l'organe de gouvernance opérationnelle du système LRIT, des essais de performance de l'IDE afin de vérifier sa capacité et ses performances opérationnelles pour gérer l'augmentation prévue du nombre de messages échangés entre les centres de données LRIT par suite de la mise en œuvre du nouveau modèle de coûts. La Commission note que ces essais sont en cours et que leurs résultats seront communiqués lors de la 112^e session du MSC.

L'Union devrait soutenir ces amendements car il en résultera une meilleure connaissance de la situation maritime mondiale. Chaque État côtier sera capable de surveiller ses eaux dans une certaine mesure, ce qui permettra de réagir plus rapidement aux incidents et de mieux soutenir les enquêtes et les analyses.

L'article 6 *ter* de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, telle que modifiée (directive VTMIS)¹, oblige les États membres de l'UE et la Commission à coopérer en vue d'établir les exigences concernant l'installation d'équipement de transmission des informations LRIT à bord des navires effectuant des parcours dans les eaux couvertes par des stations fixes du

¹ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

système d'identification automatique (AIS) des États membres, et à soumettre à l'OMI toute mesure jugée opportune, ainsi qu'à coopérer pour créer un centre européen de données LRIT (centre de données LRIT de l'UE). En outre, SafeSeaNet, établi par la même directive, permet la diffusion parmi les États membres des informations LRIT reçues conformément à l'article 6 *ter* de ladite directive.

Les amendements envisagés portent sur un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE, étant donné que les actes envisagés sont susceptibles d'«affecter des règles communes ou d'en altérer la portée». Par conséquent, les amendements à la règle SOLAS V/19-1 concernant le système LRIT ont vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables en vertu de la directive 2002/59/CE.

3.2. Projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative

Lors de sa 107^e session, le MSC est convenu d'inclure dans son ordre du jour post-biennal l'élaboration de lignes directrices pour les RLS qui mettent en œuvre le service de communication bidirectionnelle via le service de liaison retour SAR/Galileo en complément des normes de performance des RLS [résolution MSC.471(101)], deux sessions étant nécessaires pour en achever la rédaction, et le sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) étant désigné en tant qu'organe associé. L'Union ayant présenté la demande pour ces nouveaux travaux, sa position lors de la 107^e session du MSC était de soutenir leur introduction.

Lors de sa 13^e session, le NCSR a examiné plusieurs documents, y compris une communication de l'Union (document NCSR 13/8 de l'Autriche et al.), présentant le service de communication bidirectionnelle offert par le service de liaison retour Galileo et proposant des projets d'amendements à la résolution MSC.471(101) sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz pour introduire le service de communication bidirectionnelle en tant que fonction RLS facultative. Lors de sa 13^e session, le NCSR a chargé son groupe de travail d'examiner, entre autres, les projets d'amendements à la résolution MSC.471(101) qui introduisent le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative. Ayant examiné le rapport du groupe de travail, le NCSR a approuvé, lors de la 13^e session, le projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative en vue de son adoption lors de la 112^e session du MSC. Le projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 a été diffusé par le secrétariat de l'OMI au moyen des documents MSC 112/10 et NCSR 13/18/Add.1.

Lors de la 13^e session du NCSR, la position de l'Union était de soutenir activement les projets d'amendements aux normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement [résolution MSC.471(101)] pour inclure le service de communication bidirectionnelle offert par la liaison retour de Galileo sur les balises Cospas-Sarsat.

Il convient que l'Union soutienne le projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1, car ce nouveau service devrait améliorer le fonctionnement des services de recherche et de sauvetage, ce qui se traduira par des réactions plus efficaces et plus rapides en la matière. Le service de communication bidirectionnelle via le service de liaison retour SAR/Galileo

fournira un moyen de communication de base entre le personnel maritime en situation de détresse et les autorités de coordination des opérations de sauvetage, renforçant ainsi le système d'alertes de détresse maritime.

Le règlement (UE) 2021/696² établit le programme spatial de l'Union et l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial (article premier) Le programme comprend la politique européenne en matière de radionavigation par satellite, qui prévoit deux systèmes de radionavigation par satellite pour l'Union: le système issu du programme Galileo [article 3, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2021/696] et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) [article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement].

Conformément à l'article 28, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/696, la Commission assume la responsabilité globale de la mise en œuvre du programme spatial de l'Union, y compris Galileo et EGNOS. Le programme Galileo vise à mettre en place et à exploiter l'infrastructure mondiale de radionavigation et de positionnement par satellite spécialement conçue à des fins civiles, pouvant être utilisée par une multitude d'acteurs publics et privés en Europe et dans le monde.

En outre, les exigences pour l'approbation de type, les prescriptions d'emport et les normes de fonctionnement applicables aux RLS sont régies par l'entrée MED/5.6 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2026/1434 de la Commission³, qui comprend la résolution MSC.471(101). Le règlement d'exécution contient des prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que des normes d'essai applicables aux équipements marins. Il est fondé sur l'habilitation de la Commission à énoncer, au moyen d'actes d'exécution, les prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que les normes d'essai applicables aux équipements marins relevant du champ d'application de la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins⁴, conformément à son article 35, paragraphe 2.

Les amendements envisagés portent sur un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE, étant donné que les actes envisagés sont susceptibles de modifier la portée des règles communes. Par conséquent, le projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative, a vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables en vertu du règlement (UE) 2021/696, de la directive 2014/90/UE et du règlement d'exécution (UE) 2026/1434 de la Commission.

² Règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 établissant le programme spatial de l'Union et l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial et abrogeant les règlements (UE) n° 912/2010, (UE) n° 1285/2013 et (UE) n° 377/2014 et la décision n° 541/2014/UE, JO L 170 du 12.5.2021, p. 69.

³ Règlement d'exécution (UE) 2026/1434 de la Commission du 30 juin 2026 portant modalités d'application de la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de conception, de construction et de performance et les normes d'essai applicables aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2025/1533 de la Commission, JO L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj.

⁴ Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil, JO L 257 du 28.8.2014, p. 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

3.3. Projet de résolution MSC sur les normes de performance applicables aux récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués.

Lors de sa 110^e session, le MSC a examiné la contribution de l'Union (document MSC.109/19/2 de l'Autriche et autres), proposant une nouvelle tâche consistant à élaborer des normes de performance applicables au mode de télémétrie (mode R) pour les récepteurs de radionavigation, et est convenu d'inscrire ce point à l'ordre du jour du sous-comité NCSR, en désignant le sous-comité NCSR comme organe associé.

Lors de sa 13^e session, le NCSR a examiné plusieurs documents, y compris une communication de l'Union (document NCSR 13/13/1 de l'Autriche et autres), portant sur un projet de normes de performance pour les récepteurs en mode R embarqués, destinés à la navigation, fournissant des données de positionnement, de navigation et de temps, en tant que système permettant de remplacer ou de compléter le système mondial de navigation par satellite (GNSS). Lors de sa 13^e session, le NCSR a chargé son groupe de travail d'élaborer des projets de normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués. Après avoir examiné le rapport du groupe de travail, le NCSR a approuvé, lors de sa 13^e session, le projet de résolution du MSC sur les normes de performance pour les récepteurs en mode R embarqués, en vue de son adoption lors de la 112^e session du MSC. Le projet de résolution a été diffusé par le secrétariat de l'OMI au moyen des documents MSC 112/10 et NCSR 13/18/Add.1.

La position de l'Union lors de la 13^e session du NCSR était de soutenir activement les projets de normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués.

Il convient que l'Union soutienne le projet de résolution, car ce texte améliorera la sécurité maritime en remédiant aux défaillances du GNSS grâce à un système de secours pour le GNSS, tel que le mode R du système d'échange de données VHF (VDES). L'utilisation combinée du GNSS et du mode R permettra d'améliorer la résilience en termes de précision, de disponibilité et d'intégrité, et d'assurer la résilience de la solution de positionnement, de vitesse et de synchronisation (PVT) par rapport à l'utilisation d'un système de navigation autonome fondé sur le GNSS.

Les équipements de navigation, y compris les récepteurs GNSS maritimes, sont énumérés à la section 4 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2026/1434 de la Commission. Le règlement d'exécution contient des prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que des normes d'essai applicables aux équipements marins. Il est fondé sur l'habilitation de la Commission à énoncer, au moyen d'actes d'exécution, les prescriptions en matière de conception, de construction et de performance, ainsi que les normes d'essai applicables aux équipements marins relevant du champ d'application de la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins, conformément à son article 35, paragraphe 2.

Les amendements envisagés portent sur un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE, étant donné que les actes envisagés sont susceptibles de modifier la portée des règles communes. Par conséquent, le projet de résolution sur les normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués a vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables en vertu de la directive 2014/90/UE et du règlement d'exécution (UE) 2026/1434 de la Commission.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

Le comité de la sécurité maritime de l'OMI est une instance créée par un accord, à savoir la convention portant création de l'Organisation maritime internationale.

Les actes envisagés que le MSC de l'OMI est appelé à adopter lors de sa 112^e session produiront des effets juridiques pour les États membres dans le cadre de la convention SOLAS. Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'UE, en l'occurrence:

- Directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. En effet, l'article 6 *ter* de la directive 2002/59/CE oblige les États membres de l'UE et la Commission à coopérer en vue d'établir les exigences concernant l'installation d'équipement de transmission des informations LRIT à bord des navires effectuant des parcours dans les eaux couvertes par des stations fixes du système d'identification automatique (AIS) des États membres, et à soumettre à l'OMI toute mesure opportune, ainsi qu'à coopérer pour créer un centre européen de données LRIT (centre de données LRIT de l'UE). En outre, SafeSeaNet, établi par la même directive, permet la diffusion parmi les États membres des informations LRIT reçues conformément à l'article 6 *ter* de ladite directive.
- Règlement (UE) 2021/696 établissant le programme spatial de l'Union et l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial. En effet, le programme comprend la politique européenne en matière de radionavigation par satellite, qui prévoit deux systèmes de radionavigation par satellite pour l'Union: le système issu du programme Galileo [article 3, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2021/696] et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) [article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement]. Conformément à l'article 28, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/696, la Commission assume la responsabilité globale de la mise en œuvre du programme spatial européen, y compris Galileo et EGNOS. Le programme Galileo vise à mettre en place et à exploiter l'infrastructure mondiale de radionavigation et de positionnement par satellite spécialement conçue à des fins civiles, pouvant être utilisée par une multitude d'acteurs publics et privés en Europe et dans le monde.
- Directive 2014/90/UE relative aux équipements marins et règlement d'exécution (UE) 2026/1434 de la Commission. En effet, le règlement d'exécution (UE) 2026/1434 de la Commission inclut, à la section 4 de son annexe, les équipements de navigation, y compris les récepteurs du système mondial de navigation par satellite (GNSS) à usage maritime, et intégrera le projet de résolution sur les normes de performance pour les récepteurs en mode R. En outre, le règlement d'exécution (UE) 2026/1434 de la Commission inclut, à la section 5 de son annexe, les exigences pour l'approbation de type, les prescriptions d'emport et les normes de fonctionnement applicables aux RLS et intégrera la résolution révisée MSC.471(101) sur les normes de performance pour les RLS.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de la convention.

En conséquence, la base juridique procédurale de la proposition de décision est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

L'objectif principal et le contenu de l'acte envisagé concernent le transport maritime.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 112^e session du comité de la sécurité maritime, sur l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), d'un projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative, et d'un projet de résolution MSC sur les normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention portant création de l'Organisation maritime internationale est entrée en vigueur le 17 mars 1958.
- (2) L'Organisation maritime internationale (ci-après l'«OMI») est une institution spécialisée des Nations unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et la prévention de la pollution du milieu marin et de l'atmosphère par les navires. Tous les États membres de l'Union sont membres de l'OMI. L'Union n'est pas membre de l'OMI.
- (3) Conformément à l'article 28, point b), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la sécurité maritime prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions qui lui sont assignées par ladite convention, l'Assemblée de l'OMI ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre dudit article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'OMI. Lors de sa 112^e session, le MSC adoptera les amendements qu'il est proposé d'apporter conformément à l'article VIII, point b) iv), de la convention SOLAS et à l'article VI, paragraphe 2), point d), du protocole de 1988 sur les lignes de charge.
- (4) Le comité de la sécurité maritime de l'OMI, lors de sa 112^e session qui se tiendra du 14 au 18 décembre 2026, doit adopter des amendements au chapitre V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), un projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 MHz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative, et un projet de résolution MSC sur les normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués. S'ils sont

adoptés, les actes envisagés du MSC produiront des effets juridiques pour les États membres qui sont parties à l'OMI et ils ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu des règles de l'Union.

- (5) Il est dès lors nécessaire d'arrêter la position à prendre au nom de l'Union lors de la 112^e session du MSC.
- (6) L'Union devrait soutenir les amendements au chapitre V de la convention SOLAS car il en résultera une meilleure connaissance de la situation maritime mondiale. Chaque État côtier sera capable de surveiller ses eaux dans une certaine mesure, ce qui permettra de réagir plus rapidement aux incidents et de mieux soutenir les enquêtes et les analyses.
- (7) Il convient que l'Union soutienne le projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance applicables aux RLS, car ce nouveau service devrait améliorer le fonctionnement des services de recherche et de sauvetage, ce qui se traduira par des réactions plus efficaces et plus rapides en la matière. Le service de communication bidirectionnelle via le service de liaison retour SAR/Galileo fournira un moyen de communication de base entre le personnel maritime en situation de détresse et les autorités de coordination des opérations de sauvetage, renforçant ainsi le système d'alertes de détresse maritime.
- (8) Il convient que l'Union soutienne le projet de résolution sur les normes de performance applicables aux récepteurs en mode R car il en résultera une amélioration de la sécurité maritime par une correction des défaillances du système mondial de navigation par satellite (GNSS) au moyen d'un système de secours pour le GNSS, tel que le mode R du système d'échange de données VHF (VDES). L'utilisation combinée du GNSS et du mode R permettra d'améliorer la résilience en termes de précision, de disponibilité et d'intégrité, et d'assurer la résilience de la solution de positionnement, de vitesse et de synchronisation (PVT) par rapport à l'utilisation d'un système de navigation autonome fondé sur le GNSS.
- (9) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont représentés au sein du MSC de l'OMI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 112^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale («OMI»), est d'approuver l'adoption des amendements au chapitre V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), du projet de résolution MSC.471(101)/Rev.1 sur les normes de performance pour les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant à 406 Mhz, qui introduit le service de communication bidirectionnelle en tant que fonctionnalité facultative, et du projet de résolution MSC sur les normes de performance pour les récepteurs en mode de télémétrie (mode R) embarqués.

Article 2

La position exposée à l'article 1^{er} est exprimée par les États membres de l'Union représentés au sein du comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président