100034/EU XXVIII.GP
Eingelangt am 23/10/26

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der 112. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, die Annahme des Entwurfs der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition, die auf 406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion sowie die Annahme des Entwurfs einer MSC-Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte zu vertreten ist

www.parlament.gv.at

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 112. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (Maritime Safety Committee, MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO), die vom 14. bis 18. Dezember 2026 stattfindet, zu vertreten ist.

Der MSC soll auf seiner 112. Tagung Folgendes annehmen:

a) Änderungen des Kapitels V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), die am 1. Januar 2032 in Kraft treten sollen;

b) den Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (Emergency Position-Indicating Radio Beacons, EPIRB), die auf 406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion;

c) den Entwurf einer MSC-Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte (Ranging Mode).

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation und das SOLAS-Übereinkommen

Die IMO wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO-Übereinkommen) gegründet. Sie bietet ein Forum für die Zusammenarbeit im Bereich der Bestimmungen und Verfahren bezüglich technischer Fragen aller Art, die die internationale Handelsschifffahrt betreffen. Des Weiteren arbeitet sie auf eine allgemeine Akzeptanz der höchsten praktischen Standards in Fragen der Seeverkehrssicherheit, der Effizienz der Schifffahrt sowie der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hin und fördert damit zugleich einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Zudem behandelt sie damit zusammenhängende Verwaltungs- und Rechtsfragen.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens. Die Union selbst ist nicht Vertragspartei des Übereinkommens.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), das am 25. Mai 1980 in Kraft trat. Die Union ist nicht Vertragspartei des SOLAS-Übereinkommens.

2.2. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation und ihr Schiffssicherheitsausschuss

Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Sie ist die globale Instanz für die Verabschiedung von Normen für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit der internationalen Schifffahrt. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der universell angenommen und angewendet wird.

www.parlament.gv.at

Die Mitgliedschaft in der IMO steht nur Staaten offen. Alle Mitgliedstaaten der EU sind Mitglieder der IMO. Auch wenn die EU kein Mitglied der IMO ist, beruhen die Beziehungen der Europäischen Kommission zur IMO heute auf der IMO-Entschließung A.1168(32), in der die Verfahren und Bedingungen für die Zusammenarbeit zwischen der IMO und zwischenstaatlichen Organisationen festgelegt sind. Auf der Grundlage dieser IMO-Entschließung und weiterer Vereinbarungen seit 1974 nimmt die Europäische Kommission als Beobachterin an allen Sitzungen des IMO-Ausschusses und seiner Unterausschüsse teil.

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit allen Fragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation betreffend Navigationshilfen, Bau und Ausrüstung von Schiffen, Besetzung und Bemannung von Schiffen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit, Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen, Handhabung gefährlicher Güter, Verfahren und Erfordernisse für die Sicherheit auf See, hydrografische Unterrichtung, Bordbücher und Navigationsaufzeichnungen, Untersuchungen von Seeunfällen, Bergungs- und Rettungswesen sowie mit allen sonstigen die Sicherheit auf See unmittelbar betreffenden Fragen.

Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der MSC Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahrzunehmen, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen wurden. Die Annahme der Beschlüsse des MSC und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

2.3. Vorgesehene Akte des Schiffssicherheitsausschusses der IMO

Der Schiffssicherheitsausschuss soll auf seiner 112. Tagung Folgendes annehmen:

a) Änderungen des Kapitels V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), die am 1. Januar 2032 in Kraft treten sollen;

Solche Änderungen sind gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des SOLAS-Übereinkommens anzunehmen. Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommes sind – sobald sie gemäß Artikel VIII des Übereinkommens in Kraft getreten sind – für die Vertragsregierungen, für die sie gelten, rechtsverbindlich.

Zweck der geplanten Änderungen ist es, die kostenlose Bereitstellung der regelmäßig alle sechs Stunden zu übermittelnden Positionsmeldungen des Systems der Fernidentifizierung und -verfolgung (Long-Range Identification and Tracking, LRIT) für berechtigte Küstenstaaten einzuführen.

b) den Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (Emergency Position-Indicating Radio Beacons, EPIRB), die auf 406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion;

Zweck der geplanten Überarbeitung des Entschließungsentwurfs ist es, dass der Zwei-Wege-Kommunikationsdienst über den Such- und Rettungs- (Search and Rescue, SAR) bzw. den Rückkanaldienst (Return Link) von Galileo ein Mittel für die grundlegende Kommunikation zwischen dem in einer Notlage befindlichen Seeverkehrspersonal und den Seenotleitstellen bieten und so das Seenotwarnsystem verbessert wird.

www.parlament.gv.at

c) den Entwurf einer MSC-Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte (Ranging Mode).

Zweck des geplanten Entschließungsentwurfs ist es, die Sicherheit im Seeverkehr zu verbessern, indem der Ausfall des globalen Satellitennavigationssystems (Global Navigation Satellite System, GNSS) durch ein GNSS-Notfallsystem wie R-Mode, ein Datenaustauschsystem auf UKW-Kanälen (Very High Frequency Data Exchange System, VDES), behoben wird.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen der SOLAS-Regel V/19-1

Der MSC kam auf seiner 110. Tagung überein, ein Ergebnis zum Thema „Überprüfung der Finanzarchitektur des LRIT-Systems“ in die Tagesordnung des Ausschusses für den Zweijahreszeitraum 2026-2027 und in die vorläufige Tagesordnung für die 111. Tagung aufzunehmen. Auf der MSC 110 wurde vereinbart, dass auf der MSC 111 eine technische Gruppe zur Überprüfung der Finanzarchitektur des LRIT-Systems eingesetzt werden sollte, und dass der MSC vorbehaltlich der Ergebnisse der Beratungen auf der MSC 111 über das weitere Vorgehen bei der Ausarbeitung von Änderungen der SOLAS-Regel V/19-1 entscheiden würde.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 110 bestand darin, die Aufnahme dieses neuen Ergebnisses zu unterstützen.

Auf seiner 111. Tagung prüfte der MSC mehrere Vorlagen der IMO-Vertragsparteien und entschied, die Arbeitsgruppe für die Finanzarchitektur des LRIT-Systems einzusetzen. Auf der MSC 111 wurde die Arbeitsgruppe unter anderem beauftragt, Empfehlungen für das weitere Vorgehen bei der Ausarbeitung von Änderungen der SOLAS-Regel V/19-1 abzugeben. Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe für die Finanzarchitektur des LRIT-Systems billigte der MSC auf seiner 111. Tagung die Entwürfe für Änderungen der SOLAS-Regel V/19-1 zur Aufnahme der kostenlosen Bereitstellung standardmäßiger LRIT-Positionsmeldungen für berechtigte Küstenstaaten, damit diese auf der MSC 112 angenommen werden und spätestens am 1. Januar 2032 in Kraft treten können. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte im IMO-Rundschreiben Nr. 5222 vom 11. Juni 2026.

Der Standpunkt der Union auf der MSC 111 bestand in einer grundsätzlichen Unterstützung dafür, dass der MSC auf seiner 111. Tagung eine politische Entscheidung zugunsten der kostenlosen Bereitstellung der regelmäßig alle sechs Stunden zu übermittelnden LRIT-Positionsmeldungen für Küstenstaaten, die zum Erhalt solcher Informationen berechtigt sind, trifft und dass auf der MSC 111 eine Arbeitsgruppe eingesetzt wird, die die unter diesem Tagesordnungspunkt eingereichten Vorlagen prüft.

Es sei auch daran erinnert, dass die Europäische Kommission auf der MSC 111 aufgefordert wurde, in Erwägung zu ziehen, den Betreiber des internationalen LRIT-Datenaustausches (International LRIT Data Exchange, IDE) – die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs – aufzufordern, unter der Koordinierung des betrieblichen Lenkungsorgans für LRIT Leistungsprüfungen des IDE durchzuführen, um seine betriebliche Kapazität und Leistung im Umgang mit dem erwarteten Anstieg der zwischen den LRIT-Datenzentren auszutauschenden Meldungen infolge der Umsetzung des neuen Kostenmodells zu überprüfen. Die Kommission stellt fest, dass solche Tests im Gange sind und ihre Ergebnisse an die MSC 112 übermittelt werden.

www.parlament.gv.at

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da dadurch eine wirksamere globale maritime Lageerfassung erreicht wird. Jeder Küstenstaat wird in der Lage sein, seine Gewässer bis zu einem gewissen Grad zu überwachen, was eine schnellere Reaktion auf Vorkommnisse und eine bessere Unterstützung bei Untersuchungen und Analysen ermöglicht.

Gemäß Artikel 6b der geänderten Fassung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr[1] müssen die EU-Mitgliedstaaten und die Kommission zusammenarbeiten, um die Anforderungen an die Ausrüstung zur Übertragung von LRIT-Daten an Bord von Schiffen festzulegen, die Gewässer in Reichweite von festen AIS-Stationen (automatische Identifizierungssysteme) der Mitgliedstaaten befahren, und sie müssen der IMO geeignete Maßnahmen vorlegen sowie ein europäisches LRIT-Datenzentrum errichten. Darüber hinaus ermöglicht das durch dieselbe Richtlinie eingerichtete SafeSeaNet den Austausch der gemäß Artikel 6b der genannten Richtlinie erhaltenen LRIT-Informationen zwischen den Mitgliedstaaten.

Der Gegenstand der vorgesehenen Änderungen betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV die ausschließliche Außenkompetenz hat, da die vorgesehenen Akte „gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern" könnten. Daher sind Änderungen der SOLAS-Regel V/19-1, die LRIT betreffen, geeignet, die gemäß der Richtlinie 2002/59/EG geltenden Anforderungen entscheidend zu beeinflussen.

3.2. Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB), die auf 406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion

Der MSC kam auf seiner 107. Tagung überein, ein Ergebnis zum Thema „Entwicklung von Leitlinien für EPIRB, mit denen der Zwei-Wege-Kommunikationsdienst über den Such- und Rettungs- bzw. den Rückkanaldienst von Galileo als Ergänzung zu den EPIRB-Leistungsanforderungen umgesetzt wird (Entschließung MSC.471(101))" in die Post-Zweijahresagenda aufzunehmen, wobei dieser Punkt innerhalb von zwei Tagungen abgeschlossen wurde und der Unterausschuss für Navigation, Kommunikation und Suche und Rettung (Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue, NCSR) als assoziiertes Organ benannt wurde. Die Union hatte den Antrag für dieses neue Ergebnis eingereicht, weshalb ihr Standpunkt auf der MSC 107 darin bestand, die Aufnahme des neuen Ergebnisses zu unterstützen.

Der NCSR prüfte auf seiner 13. Tagung (NCSR 13) eine Reihe von Dokumenten, darunter eine Vorlage der Union (Dokument NCSR 13/8 von Österreich u. a.), in der der von dem Galileo-Rückkanaldienst angebotene Zwei-Wege-Kommunikationsdienst vorgestellt und Entwürfe zur Änderung der Entschließung MSC.471(101) über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB), die auf 406 MHz senden, vorgeschlagen wurden, mit der der Zwei-Wege-Kommunikationsdienst als optionale EPIRB-Funktion aufgenommen werden soll. Der NCSR beauftragte auf seiner 13. Tagung seine Arbeitsgruppe, unter anderem die Entwürfe zur Änderung der Entschließung MSC.471(101) zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion zu prüfen. Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe wurde auf der NSCR 13 dem Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB), die auf

[1] Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

www.parlament.gv.at

406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion zugestimmt, damit dieser auf der 112. Tagung des MSC angenommen werden kann. Die Mitteilung über den Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 durch das IMO-Sekretariat erfolgte in den Dokumenten MSC 112/10 und NCSR 13/18/Add.1.

Der Standpunkt der Union auf der NCSR 13 bestand darin, die Entwürfe zur Änderung der Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB) (Entschließung MSC.471(101)) aktiv zu unterstützen, durch die der über den Rückkanaldienst von Galileo zur Verfügung gestellte Zwei-Wege-Kommunikationsdienst auf Baken, die über das COSPAS-SARSAT-System senden, aufgenommen werden soll.

Die Union sollte den Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 unterstützen, da dieser neue Dienst den Betrieb der Such- und Rettungsdienste verbessern dürfte, was zu effizienteren und schnelleren Rettungsmaßnahmen führen würde. Der Zwei-Wege-Kommunikationsdienst über den Such- und Rettungs- bzw. den Rückkanaldienst von Galileo bietet ein Mittel für die grundlegende Kommunikation zwischen dem in einer Notlage befindlichen Seeverkehrspersonal und den Seenotleitstellen, wodurch das Seenotwarnsystem verbessert wird.

Mit der Verordnung (EU) 2021/696[2] werden das Weltraumprogramm der Union und die Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm eingerichtet (Artikel 1). Das Programm umfasst die europäische Satellitennavigationspolitik, unter der der Union zwei Satellitennavigationssysteme zur Verfügung stehen: das im Rahmen des Galileo-Programms eingerichtete System (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2021/696) und das System der Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (European Geostationary Navigation Overlay Service, EGNOS) (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der genannten Verordnung).

Gemäß Artikel 28 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/696 trägt die Kommission die Gesamtverantwortung für die Durchführung des Weltraumprogramms der Union, einschließlich Galileo und EGNOS. Mit dem Galileo-Programm soll die weltweite Infrastruktur für die satellitengestützte Navigation und Positionsbestimmung aufgebaut und betrieben werden, die speziell für zivile Zwecke konzipiert ist und von zahlreichen öffentlichen und privaten Akteuren in Europa und weltweit genutzt werden kann.

Darüber hinaus werden die Anforderungen für die Baumusterzulassung sowie die Beförderungs- und die Leistungsanforderungen von EPIRB durch den Eintrag MED/5.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2026/1434 der Kommission[3] geregelt, die auch die Entschließung MSC.471(101) umfassen. Die Durchführungsverordnung enthält Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung. Sie beruht auf der Befugnis der Kommission, im Wege von Durchführungsrechtsakten die Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie die Prüfnormen für Schiffsausrüstung, die in den

---

2 Verordnung (EU) 2021/696 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 zur Einrichtung des Weltraumprogramms der Union und der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 912/2010, (EU) Nr. 1285/2013 und (EU) Nr. 377/2014 sowie des Beschlusses Nr. 541/2014/EU (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 69).

3 Durchführungsverordnung (EU) 2026/1434 der Kommission vom 30. Juni 2026 mit Vorschriften für die Anwendung der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie der Prüfnormen für Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2025/1533 der Kommission (ABl. L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj).

www.parlament.gv.at

Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung[4] fällt, gemäß deren Artikel 35 Absatz 2 anzugeben.

Der Gegenstand der vorgesehenen Änderungen betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV die ausschließliche Außenkompetenz hat, da die vorgesehenen Akte die Tragweite der gemeinsamen Regeln verändern könnten. Daher ist der Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB), die auf 406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion geeignet, die gemäß der Verordnung (EU) 2021/696, der Richtlinie 2014/90/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2026/1434 der Kommission geltenden Anforderungen entscheidend zu beeinflussen.

3.3. Entwurf einer MSC-Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte (Ranging Mode)

Der MSC prüfte auf seiner 110. Tagung die Vorlage der Union (Dokument MSC 109/19/2 von Österreich u. a.), in der ein neues Ergebnis zur Entwicklung von Leistungsanforderungen für Ranging Mode (R-Mode) in Funknavigationsempfängern vorgeschlagen wurde, und kam überein, diesen Punkt auf die Tagesordnung des NCSR zu setzen sowie den NCSR als assoziiertes Organ zu benennen.

Auf seiner 13. Tagung prüfte der NCSR eine Reihe von Dokumenten, darunter eine Vorlage der Union (Dokument NCSR 13/13/1 von Österreich u. a.) mit Vorschlägen für Entwürfe von Leistungsanforderungen für zu Navigationszwecken auf Schiffen verwendete bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte, die Positions-, Navigations- und Zeitdaten entweder als Alternative oder als Ergänzung zum globalen Satellitennavigationssystem (GNSS) bereitstellen. Auf der NCSR 13 beauftragte der NCSR seine Arbeitsgruppe mit der Ausarbeitung von Entwürfen von Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte (Ranging Mode). Nach Prüfung des Berichts der Arbeitsgruppe wurde auf der NCSR 13 dem Entwurf einer MSC-Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte zugestimmt, der auf der MSC 112 angenommen werden soll. Die Mitteilung über den Entschließungsentwurf durch das IMO-Sekretariat erfolgte in den Dokumenten MSC 112/10 und NCSR 13/18/Add.1.

Der Standpunkt der Union auf der NCSR 13 bestand darin, den Entwurf von Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte (Ranging Mode) aktiv zu unterstützen.

Die Union sollte den Entschließungsentwurf unterstützten, da damit die Sicherheit im Seeverkehr verbessert wird, indem der Ausfall des GNSS durch ein GNSS-Notfallsystem wie R-Mode, ein Datenaustauschsystem auf UKW-Kanälen (Very High Frequency Data Exchange System, VDES), behoben wird. Im Vergleich zur Verwendung eines eigenständigen GNSS-gestützten Navigationssystems wird die kombinierte Nutzung von GNSS und R-Mode zu einer verbesserten Resilienz in Bezug auf Genauigkeit, Verfügbarkeit und Integrität führen und die Resilienz der Ortungs-, Geschwindigkeits- und Zeitbestimmungslösung gewährleisten.

Navigationsausrüstung, einschließlich Empfänger des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für den Seeverkehr, ist in Abschnitt 4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2026/1434 der Kommission aufgeführt. Die Durchführungsverordnung enthält

[4] Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates. (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146. http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

www.parlament.gv.at

Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung. Sie beruht auf der Befugnis der Kommission, im Wege von Durchführungsrechtsakten die Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie die Prüfnormen für Schiffsausrüstung, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung fällt, gemäß deren Artikel 35 Absatz 2 anzugeben.

Der Gegenstand der vorgesehenen Änderungen betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV die ausschließliche Außenkompetenz hat, da die vorgesehenen Akte die Tragweite der gemeinsamen Regeln verändern könnten. Daher ist der Entwurf einer Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte (Ranging Mode) geeignet, die gemäß der Richtlinie 2014/90/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2026/1434 der Kommission geltenden Anforderungen maßgeblich zu beeinflussen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO ist ein durch eine Übereinkunft – das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO-Übereinkommen) – eingesetztes Gremium.

Die vorgesehenen Akte, die auf der MSC 112 der IMO angenommen werden sollen, werden im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens für die Mitgliedstaaten Rechtswirkung entfalten. Die vorgesehenen Rechtsakte sind geeignet, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen, namentlich

– Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr. Dies liegt daran, dass die EU-Mitgliedstaaten und die Kommission gemäß Artikel 6b der Richtlinie 2002/59/EG zusammenarbeiten müssen, um die Anforderungen an die Ausrüstung zur Übertragung von LRIT-Daten an Bord von Schiffen festzulegen, die Gewässer in Reichweite von festen AIS-Stationen (automatische Identifizierungssysteme) der Mitgliedstaaten befahren, und sie der IMO geeignete Maßnahmen vorlegen sowie ein europäisches LRIT-Datenzentrum errichten müssen. Darüber hinaus ermöglicht das durch dieselbe Richtlinie eingerichtete SafeSeaNet den Austausch der gemäß Artikel 6b der genannten Richtlinie erhaltenen LRIT-Informationen zwischen den Mitgliedstaaten.

– Verordnung (EU) 2021/696 zur Einrichtung des Weltraumprogramms der Union und der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm. Dies liegt daran, dass das Programm die europäische Satellitennavigationspolitik umfasst, unter der der Union zwei Satellitennavigationssysteme zur Verfügung stehen: das im Rahmen des Galileo-Programms eingerichtete System (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2021/696) und das System der Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (European Geostationary Navigation Overlay Service, EGNOS) (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der genannten Verordnung). Gemäß Artikel 28 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/696 trägt die Kommission die Gesamtverantwortung für die Durchführung des Europäischen Weltraumprogramms, einschließlich Galileo und EGNOS. Mit dem Galileo-Programm soll die weltweite Infrastruktur für die satellitengestützte Navigation und Positionsbestimmung aufgebaut und betrieben werden, die speziell für zivile Zwecke konzipiert ist und von zahlreichen öffentlichen und privaten Akteuren in Europa und weltweit genutzt werden kann.

www.parlament.gv.at

– Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung und Durchführungsverordnung (EU) 2026/1434 der Kommission. Dies liegt daran, dass Abschnitt 4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2026/1434 der Kommission Navigationsausrüstung, einschließlich Empfänger des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für den Seeverkehr, enthält und der Entwurf einer Entschließung über Leistungsanforderungen für R-Mode-Empfangsgeräte darin aufgenommen werden wird. Darüber hinaus enthält Abschnitt 5 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2026/1434 der Kommission die Anforderungen für die Baumusterzulassung sowie die Beförderungs- und Leistungsanforderungen für EPIRB, und die überarbeitete Entschließung MSC.471(101) über Leistungsanforderungen für EPIRB wird darin aufgenommen.

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

Hauptzweck und Hauptgegenstand des vorgesehenen Aktes betreffen den Bereich Seeverkehr.

Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

www.parlament.gv.at

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der 112. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, die Annahme des Entwurfs der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition, die auf 406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion sowie die Annahme des Entwurfs einer MSC-Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation trat am 17. März 1958 in Kraft.

(2) Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeres- und Luftverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Alle Mitgliedstaaten der Union sind Mitglieder der IMO. Die Union selbst ist kein Mitglied der IMO.

(3) Nach Artikel 28 Buchstabe b des IMO-Übereinkommens trifft der Schiffssicherheitsausschuss (Maritime Safety Committee, MSC) Vorkehrungen, um die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Artikels, die ihm im Rahmen eines anderen von der IMO akzeptierten internationalen Instruments übertragen werden, wahrzunehmen. Auf der 112. Tagung des MSC werden Änderungen gemäß Artikel VIII Buchstabe b Ziffer iv des SOLAS-Übereinkommens und Artikel VI Absatz 2 Buchstabe d des Freibord-Protokolls von 1988 angenommen werden.

(4) Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO soll auf seiner 112. Tagung vom 14. bis 18. Dezember 2026 Änderungen des Kapitels V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), den Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB), die auf 406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion und den Entwurf einer MSC-Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte (Ranging Mode)

www.parlament.gv.at

annehmen. Die vorgesehenen Akte des MSC werden im Falle ihrer Annahme Rechtswirkung für die Mitgliedstaaten entfalten, die Vertragsparteien der IMO sind, und den Inhalt der Unionsvorschriften maßgeblich beeinflussen.

(5) Daher ist es erforderlich, den im Namen der Union bei der MSC 112 zu vertretenden Standpunkt festzulegen.

(6) Die Union sollte die Änderungen des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens unterstützen, da dadurch eine wirksamere globale maritime Lageerfassung erreicht wird. Jeder Küstenstaat wird in der Lage sein, seine Gewässer bis zu einem gewissen Grad zu überwachen, was eine schnellere Reaktion auf Vorkommnisse und eine bessere Unterstützung bei Untersuchungen und Analysen ermöglicht.

(7) Die Union sollte den Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für EPIRB unterstützen, da dieser neue Dienst den Betrieb der Such- und Rettungsdienste verbessern dürfte, was zu effizienteren und schnelleren Rettungsmaßnahmen führen würde. Der Zwei-Wege-Kommunikationsdienst über den Such- und Rettungs- bzw. den Rückkanaldienst von Galileo bietet ein Mittel für die grundlegende Kommunikation zwischen dem in einer Notlage befindlichen Seeverkehrspersonal und den Seenotleitstellen, wodurch das Seenotwarnsystem verbessert wird.

(8) Die Union sollte den Entwurf einer Entschließung über Leistungsanforderungen für R-Mode unterstützen, da dadurch die Sicherheit im Seeverkehr verbessert wird, indem der Ausfall des globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) durch ein GNSS-Notfallsystem wie R-Mode, ein Datenaustauschsystem auf UKW-Kanälen (Very High Frequency Data Exchange System, VDES), behoben wird. Im Vergleich zur Verwendung eines eigenständigen GNSS-gestützten Navigationssystems wird die kombinierte Nutzung von GNSS und R-Mode zu einer verbesserten Resilienz in Bezug auf Genauigkeit, Verfügbarkeit und Integrität führen und die Resilienz der Ortungs-, Geschwindigkeits- und Zeitbestimmungslösung gewährleisten.

(9) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die im Schiffssicherheitsausschuss der IMO vertreten sind, gemeinsam im Interesse der Europäischen Union vorgetragen werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 112. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (Maritime Safety Committee, MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) zu vertreten ist, besteht darin, der Annahme von Änderungen des Kapitels V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen), dem Entwurf der Entschließung MSC.471(101)/Rev.1 über Leistungsanforderungen für frei aufschwimmende Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB), die auf 406 MHz senden, zur Aufnahme des Zwei-Wege-Kommunikationsdienstes als optionale Funktion und dem Entwurf einer MSC-Entschließung über Leistungsanforderungen für bordseitige R-Mode-Empfangsgeräte (Ranging Mode) zuzustimmen.

www.parlament.gv.at

Artikel 2

Der in Artikel 1 festgelegte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die im Schiffssicherheitsausschuss der IMO vertreten sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin

www.parlament.gv.at