

Bruselas, 18 de marzo de 2021
(OR. en)

7139/21

**Expediente interinstitucional:
2021/0066(NLE)**

**MAR 41
OMI 18
ENV 166**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	18 de marzo de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 127 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 103.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima y el 76.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en relación con la adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios y al Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2021) 127 final.

Adj.: COM(2021) 127 final

Bruselas, 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 103.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima y el 76.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en relación con la adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios y al Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 103.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (MSC 103), que se celebrará de forma virtual del 5 al 14 de mayo de 2021, y en el 76.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (MEPC 76), que se celebrará de forma virtual del 7 al 17 de junio de 2021. Durante el MSC 103, está previsto adoptar enmiendas a:

- el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW),
- el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Código ESP),
- el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI).

Durante el MEPC 76, está previsto adoptar enmiendas a:

- el Convenio sobre los sistemas antiincrustantes (Convenio AFS).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional

El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece la OMI. El objetivo de esta es servir de foro de cooperación en materia de reglamentación y prácticas relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional. Además, pretende alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, fomentando unas condiciones equitativas. También pretende atender las correspondientes cuestiones administrativas y jurídicas.

El Convenio entró en vigor el 17 de marzo de 1958.

Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio.

Todos los Estados miembros son asimismo Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (el «Convenio MARPOL»), de 1973, que entró en vigor el 2 de octubre de 1983, y en el anexo VI, que entró en vigor el 18 de mayo de 2005. La Unión no es Parte en el Convenio MARPOL.

Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (el «Convenio SOLAS»), de 1974, que entró en vigor el 25 de mayo de 1980. La Unión no es Parte en el Convenio SOLAS.

El Convenio SOLAS impuso la obligatoriedad del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF). Su finalidad es proporcionar una norma internacional para los buques que operan con líquidos de bajo punto de inflamación o gas como combustible. El Código aborda todas las áreas que necesitan atención especial para el uso de líquidos de bajo punto de inflamación o gas como combustible. Establece criterios para la disposición e instalación de la maquinaria propulsora y auxiliar, que utilice como combustible gas natural y que tendrá un nivel de integridad en

términos de seguridad, fiabilidad y confianza que sea equivalente al que proporcionan las máquinas principales y auxiliares convencionales, tanto nuevas como comparables, que consumen combustibles líquidos.

2.2. Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo y la prevención de la contaminación del mar por los buques. Es la autoridad mundial en la elaboración de normas para la seguridad, la protección y el comportamiento medioambiental del transporte marítimo internacional. Su principal cometido es crear un marco reglamentario para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y se aplique con carácter universal.

La pertenencia a la OMI está abierta a todos los Estados, y todos los Estados miembros de la UE son miembros de la OMI. Las relaciones de la UE con la OMI se basan, en particular, en el Acuerdo de cooperación y colaboración celebrado entre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO) y la Comisión de las Comunidades Europeas en 1974.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Estudia todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde el punto de vista de la seguridad, reglas destinadas a evitar abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones en relación con la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigaciones acerca de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI también está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Aborda cuestiones medioambientales que pertenecen al ámbito de competencias de la Organización en relación con el control y la prevención de la contaminación causada por los buques y están cubiertas por el Convenio MARPOL, incluidos los hidrocarburos, los productos químicos transportados a granel, las aguas sucias, las basuras y las emisiones de los buques a la atmósfera, como la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero. Otros asuntos cubiertos incluyen la gestión del agua de lastre, los sistemas antiincrustantes, el reciclaje de buques, la preparación y lucha contra la contaminación, y la identificación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles.

Tanto el Comité de Seguridad Marítima de la OMI como el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI establecen el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que les asignen el Convenio constitutivo de la OMI, la Asamblea de la OMI o el Consejo de la OMI, o los cometidos dentro de las competencias arriba citadas que les sean asignados por aplicación directa de otro instrumento internacional, o en virtud de lo dispuesto en él, y hayan sido aceptados por la OMI. Las decisiones del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino, y de sus órganos auxiliares, son aprobadas por una mayoría de miembros.

2.3. Actos previstos del Comité de Seguridad Marítima de la OMI

Está previsto que, entre el 5 y el 14 de mayo de 2021, el MSC 103 adopte enmiendas al Convenio y al Código STCW, al Código ESP, al Código SSCI, al capítulo III del Convenio SOLAS y al Código IDS.

El objeto de la enmienda prevista al reglamento 1/1 del Convenio STCW es incluir una definición de «alta tensión», y el de la enmienda prevista a la sección A-1/1 del Código

STCW, modificar la definición de «nivel operacional» para incluir el cargo de «oficial electrotécnico».

El objeto de las enmiendas previstas al anexo 2 de la parte A del anexo B del Código ESP 2011 es limitar la medición del espesor de los petroleros de doble casco en el primer reconocimiento de renovación únicamente a las zonas sospechosas.

El objeto de las enmiendas previstas al capítulo 9 del Código de sistemas de seguridad contra incendios (SSCI) es aclarar si sería aceptable un aislamiento de averías identificable por secciones, menos complejo y costoso, para los sistemas provistos de detectores de incendios identificables individualmente instalados en los buques de carga y en los balcones de los camarotes de los buques de pasaje.

2.4. Acto previsto del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI

Está previsto que, entre el 10 y el 17 de junio de 2021, el MEPC 76 adopte enmiendas al Convenio AFS. El objeto de las enmiendas previstas es incluir la cibutrina en la lista de sustancias antiincrustantes prohibidas, lo cual es el resultado de una iniciativa de la Unión.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar

Durante el 6.º período de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW 6), que tuvo lugar en Londres del 29 de abril al 3 de mayo de 2019, el Subcomité aceptó una solicitud mediante la cual el ITF proponía que se aclarase el nivel operacional de las funciones de «oficial electrotécnico» en la definición de «nivel operacional» de la sección A-I/1 del Código STCW («Definiciones y aclaraciones»), así como la inclusión de una nueva definición del término «alta tensión» en esta sección.

Posteriormente, el Subcomité llegó a un acuerdo sobre el proyecto de definición de «alta tensión» que debe incluirse en el reglamento I/1 del Convenio STCW, tal y como figura en el anexo 7 del HTW 6/13, para presentarlo al MSC 102 con objeto de su aprobación con vistas a su adopción. El Subcomité también aprobó el proyecto de enmienda a la sección A-I/1 del Código STCW sobre la inclusión del cargo de «oficial electrotécnico» en la definición de «nivel operacional» —a consecuencia de la introducción de este cargo como parte de las enmiendas de Manila de 2010—, tal y como figura en el anexo 8 del HTW 6/13, para presentarlo al MSC 102 con objeto de su aprobación con vistas a su adopción.

El MSC 102 aprobó las enmiendas y, según los párrafos 13.9 y 13.10 del informe del MSC 102 (MSC 102/24), está previsto que las enmiendas se adopten en el MSC 103.

La Unión debe apoyar estas enmiendas, ya que aclaran el nivel operacional de las funciones de «oficial electrotécnico» e introducen una definición común del término «alta tensión».

3.2. Enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Código ESP)

En su 7.º período de sesiones, el Subcomité de proyecto y construcción del buque estudió la propuesta de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), respaldada por un estudio, de modificar el anexo 2 de la parte A del anexo B del Código ESP 2011, modificado por la Resolución MSC.461 (101), para que, a la hora de medir el espesor en el primer reconocimiento de renovación de petroleros de doble casco, bastase con considerar únicamente las zonas sospechosas. Tras un breve debate, el Subcomité aprobó los proyectos

de enmienda al Código ESP 2011, tal como figuran en el anexo 7, para presentarlos al MSC 102 con vistas a su aprobación y posterior adopción.

El MSC 102 aprobó las enmiendas y, según el párrafo 17.24 del informe del MSC (MSC 101/24), está previsto que las enmiendas se adopten en el MSC 103. Esta cuestión ya estaba incluida en el documento oficioso de la UE del MSC 102.

La Unión debe apoyar estas enmiendas, ya que permiten que el IACS se centre en las zonas sospechosas a la hora de medir el espesor de los petroleros de doble casco.

3.3. Enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI)

El MSC 98 incluyó un nuevo resultado sobre «Enmiendas al capítulo 9 del Código SSCI relativas a los requisitos de aislamiento de averías para los buques de carga y los balcones de los camarotes equipados con sistemas provistos de detectores de incendios identificables individualmente» en el programa bienal 2018-2019 del Subcomité y el programa provisional para el SSE 6, con un objetivo de finalización en 2020 (MSC 98/23, párrafo 20.34).

En su 7.º período de sesiones, el Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE) aprobó los proyectos de enmienda al capítulo 9 del Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) y el correspondiente proyecto de resolución del MSC, tal como figuran en el anexo 3 de su informe SSE 7/21 con vistas a su aprobación por el MSC 102.

El MSC 102 aprobó los proyectos de enmienda al código SSCI y, según el párrafo 19.8 del informe del MSC (MSC 101/24), está previsto que las enmiendas se adopten en el MSC 103.

La Unión debe apoyar estas enmiendas ya que introducen sistemas que combinan la mayor seguridad que ofrecen los detectores de incendios identificables individualmente, que son necesarios para los buques de pasaje, con un aislamiento de averías identificable por secciones menos complejo y menos costoso, que solo es aceptable para los buques de carga y los balcones de los camarotes de los buques de pasaje.

3.4. Enmiendas al Convenio sobre sistemas antiincrustantes

El MEPC 71 aceptó la solicitud de la UE de proponer un nuevo resultado para modificar el anexo 1 del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (AFS), de 2001, para incluir controles sobre la cibutrina, y lo transmitió al 5.º período de sesiones del Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR 5) para su estudio.

El MEPC 73 señaló que el PPR 5, tras haber acordado en primer lugar que la propuesta inicial de modificar el anexo 1 del Convenio AFS para incluir controles de la cibutrina, presentada en nombre de la Unión en el documento PPR 5/19 junto con la información contenida en el documento PPR 5/INF.9, cumplía los requisitos del anexo 2 del Convenio AFS, había acordado que estaba justificada una revisión más detallada de la cibutrina.

Tras los debates mantenidos en el PPR 7, el Subcomité acordó: 1) el proyecto de enmienda al anexo 1 («Controles de los sistemas antiincrustantes») del Convenio AFS para incluir controles de la cibutrina, tal como figura en el anexo 1 del anexo 6, para su examen por el MEPC 75, con vistas a convenir las fechas efectivas que figuraban entre corchetes y su posterior aprobación, y 2) los proyectos de enmienda al anexo 4 («Encuestas y requisitos de certificación de los sistemas antiincrustantes») del Convenio AFS, incluidos los proyectos de enmienda al modelo de certificado de sistemas antiincrustantes, para su examen por el MEPC 75, con vistas a su aprobación.

El MEPC 75 finalizó el texto de las enmiendas al Convenio AFS y, según el párrafo 10.17 del informe del MEPC (MEPC 75/18), está previsto que las enmiendas se adopten en el MEPC 76. La posición de apoyar estas enmiendas se incluyó en el documento oficioso de la UE del MEPC 75.

La Unión inició el llamamiento para prohibir a nivel mundial esta sustancia antiincrustante, cuya venta está ahora prohibida en la UE. Por consiguiente, la Unión debe apoyar estas enmiendas, ya que introducirán la prohibición de esta sustancia a nivel mundial, logrando así el objetivo de la UE.

3.5. Normativa y competencias de la UE en la materia

3.5.1. Enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar

La Directiva 2008/106/CE¹ exige a los Estados miembros que garanticen que la gente de mar reciba una formación que responda, como mínimo, a los requisitos del Convenio STCW y que apliquen la parte A obligatoria del Código STCW. El artículo 1, apartados 6 y 7, de la Directiva, que indica las responsabilidades en cuestiones eléctricas para determinados oficiales del buque, y el capítulo I del anexo I, que hace referencia a la función específica de las instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, a la que se asignan las aptitudes especificadas en las normas de competencia, son especialmente pertinentes en el caso que nos ocupa. Las enmiendas que deben adoptarse en el MSC 103, que introducen cambios en la parte A del Código STCW, afectarán a los requisitos de la Directiva.

3.5.2. Enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros

Los artículos 5 y 6 del Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo² imponen la obligatoriedad de aplicar el régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) de la OMI a los petroleros de casco único de más de 15 años de antigüedad. El programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros o programa mejorado de reconocimientos (ESP) especifica cómo realizar esa evaluación intensificada. Dado que el CAS utiliza el ESP como instrumento para alcanzar su objetivo, todo cambio que se introduzca en las inspecciones del ESP, como las enmiendas en curso para centrar los reconocimientos únicamente en las zonas sospechosas a la hora de medir el espesor en el primer reconocimiento de renovación de petroleros de doble casco, será automáticamente aplicable a través del Reglamento (UE) n.º 530/2012.

3.5.3. Enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI)

El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje³, establece que se debe aplicar el Convenio SOLAS, en su versión revisada, a los buques de pasaje de clase A. El Convenio SOLAS impone la obligatoriedad del Código SSCI para los buques de pasaje.

Por consiguiente, las enmiendas al Código SSCI que deben adoptarse en el MSC 103 afectarían a los requisitos aplicables en virtud de la Directiva 2009/45/CE.

¹ DO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

² DO L 172 de 30.6.2012, p. 3

³ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

3.5.4. *Enmiendas al Convenio sobre sistemas antiincrustantes*

El Reglamento (UE) n.º 528/2012⁴, sobre los biocidas, regula la comercialización y el uso de los productos antiincrustantes, entre otros. A raíz de los resultados de varios estudios científicos y de la revisión por pares realizada a escala de la UE, la Comisión adoptó la Decisión de Ejecución (UE) 2016/107, de 27 de enero de 2016⁵, que prohíbe de manera efectiva la comercialización y el uso de pinturas antiincrustantes que contengan cibuquina en todos los Estados miembros de la UE y en todos los Estados del EEE. Por consiguiente, las enmiendas al Convenio sobre sistemas antiincrustantes afectarán al Reglamento (UE) n.º 528/2012.

3.5.5. *Competencias de la UE*

Las enmiendas a la parte A del Código STCW afectarían al Derecho de la Unión mediante la aplicación de la Directiva 2008/106/CE.

Las enmiendas al Código ESP afectarían al Derecho de la Unión mediante la aplicación del Reglamento (UE) n.º 530/2012.

Las enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra Incendios (Código SSCI) afectarían al Derecho de la Unión a través de la aplicación del artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE.

Las enmiendas al Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques afectarían al Derecho de la Unión a través de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 528/2012.

Por consiguiente, la Unión tiene competencia exclusiva en virtud de la parte final del artículo 3, apartado 2, del TFUE y es, por lo tanto, necesario determinar la posición de la Unión en relación con los actos por los que se adoptan las citadas enmiendas.

4. **BASE JURÍDICA**

4.1. **Base jurídica procedimental**

4.1.1. *Principios*

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es aplicable con independencia de que la Unión sea miembro del organismo o parte en el acuerdo⁶.

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional que regulan el organismo en cuestión. Incluye asimismo aquellos instrumentos que, aunque no tengan fuerza vinculante

⁴ DO L 167 de 27.6.2012, p. 1.

⁵ DO L 21 de 28.1.2016, p. 81.

⁶ Sentencia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Comisión (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

con arreglo al Derecho internacional, influyen de manera determinante en el «contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»⁷.

4.1.2. *Aplicación al presente caso*

El Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI son organismos creados por un acuerdo, el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Los actos que dichos Comités deben adoptar son actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la siguiente normativa de la Unión:

- Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas. Esto se debe a que la Directiva aplica la parte A del Código STCW.
- Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. Esto se debe a que el citado Reglamento impone la obligatoriedad de aplicar el régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) de la OMI a los petroleros de casco único de más de 15 años de antigüedad. El programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros o programa mejorado de reconocimientos (ESP) especifica cómo realizar esa evaluación intensificada. Dado que el CAS utiliza el ESP como instrumento para alcanzar su objetivo, todo cambio que se introduzca en las inspecciones del ESP será automáticamente aplicable a través del Reglamento (UE) n.º 530/2012.
- Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. Esto se debe a que la Directiva 2009/45/CE dispone que los buques de pasaje de la clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS, en su versión revisada. El Convenio SOLAS impone la obligatoriedad del Código SSCI.
- Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativo a la comercialización y el uso de los biocidas. Esto se debe a que el Reglamento prohíbe la comercialización y el uso de pinturas antiincrustantes que contengan cibutrina en todos los Estados miembros de la UE y en los Estados del EEE.

Por consiguiente, las enmiendas a:

- el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar,
- el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros,
- el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI),
- el Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques,

⁷ Sentencia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Comisión (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61-64.

afectarían al Derecho de la Unión a través de la aplicación de la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas; el Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único; la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, y el Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativo a la comercialización y el uso de los biocidas, respectivamente.

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto por el cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido principales del acto previsto se refieren al transporte marítimo. Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la decisión propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la decisión propuesta debe ser el artículo 100, apartado 2, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 103.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima y el 76.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en relación con la adopción de enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios y al Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, en relación con el artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) entró en vigor el 17 de marzo de 1958.
- (2) La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo y la prevención de la contaminación marina y atmosférica por los buques. Todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI. La Unión no es miembro de la OMI.
- (3) De conformidad con el artículo 28, letra b), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima puede adoptar enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar («Convenio STCW»)¹ y al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar («Convenio SOLAS»)².
- (4) De conformidad con el artículo 38, letra a), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Protección del Medio Marino puede adoptar enmiendas al Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques («Convenio AFS»)³.
- (5) El Comité de Seguridad Marítima, durante su 103.º período de sesiones, que se celebrará del 5 al 14 de mayo de 2021, debe adoptar enmiendas al Convenio STCW, al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los

¹ El Convenio STCW entró en vigor el 28 de abril de 1984.

² El Convenio SOLAS entró en vigor el 25 de mayo de 1980.

³ El Convenio AFS entró en vigor el 17 de septiembre de 2008.

reconocimientos de graneleros y petroleros (Código ESP) y al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI).

- (6) El Comité de Protección del Medio Marino, durante su 76.º período de sesiones, que se celebrará del 10 al 17 de junio de 2021, debe adoptar enmiendas al Convenio AFS.
- (7) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 103.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, dado que las enmiendas al Convenio STCW, al Código ESP y al Código SSCI podrán influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴, el Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ y la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, respectivamente.
- (8) Las enmiendas a la Parte A del Código STCW del Convenio STCW permitirían aclarar el nivel operacional de las funciones de «oficial electrotécnico» e introducen una definición común del término «alta tensión». Por consiguiente, la Unión debe apoyar dichas enmiendas, ya que aclaran las funciones de las personas que trabajan a bordo, proporcionando así una mayor claridad de las diferentes responsabilidades y tareas.
- (9) Las enmiendas al anexo 2 de la parte A del anexo B del Código ESP permitirían a los inspectores centrarse en las zonas sospechosas a la hora de medir el espesor de los petroleros de doble casco. Por consiguiente, la Unión debe apoyar dichas enmiendas, ya que aumentarán la seguridad en el mar y reducirán el riesgo de vertidos en caso de accidente.
- (10) Las enmiendas al capítulo 9 del Código SSCI permitirían introducir sistemas que combinan la mayor seguridad que ofrecen los detectores de incendios identificables individualmente, que son necesarios para los buques de pasaje, con un aislamiento de averías identificable por secciones menos complejo y menos costoso, que solo es aceptable para los buques de carga y los balcones de los camarotes de los buques de pasaje. Por consiguiente, la Unión debe apoyar dichas enmiendas, ya que conducirán a una mejor protección de las personas a bordo en caso de incendio.
- (11) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 76.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, dado que las enmiendas a los anexos 1 y 4 del Convenio AFS podrán influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, el Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativo a la comercialización y el uso de los biocidas.
- (12) Las enmiendas a los anexos 1 y 4 del Convenio AFS permitirían garantizar una prohibición a nivel mundial de la sustancia antiincrustante denominada cibutrina, cuya venta ya está prohibida en la Unión.

⁴ Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (DO L 323 de 3.12.2008, p. 33).

⁵ Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único (DO L 172 de 30.6.2012, p. 3).

⁶ Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

- (13) La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, actuando conjuntamente.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 103.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) será la de aceptar:

- a) la adopción de las enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar establecidas en los anexos 7 y 8 del documento MSC 102/24 de la OMI;
- b) la adopción de las enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros establecidas en el anexo 15 del documento MSC 102/24 de la OMI, y
- c) la adopción de las enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios establecidas en el anexo 20 del documento MSC 102/24 de la OMI.

Artículo 2

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 76.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI será la de aceptar la adopción de las enmiendas al Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques establecidas en el anexo 7 del documento MEPC 75/18 de la OMI.

Artículo 3

- 1. La posición a la que se refiere el artículo 1 será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, actuando conjuntamente.
- 2. La posición a la que se refiere el artículo 2 será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, actuando conjuntamente.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta