

Bruselas, 20 de febrero de 2024
(OR. en)

6829/24

**Expediente interinstitucional:
2024/0040(NLE)**

**MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	20 de febrero de 2024
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2024) 74 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 81.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y el 108.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima sobre la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), el Convenio sobre la gestión del agua de lastre, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), el Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS), el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) y el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW)

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2024) 74 final.

Adj.: COM(2024) 74 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (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 81.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y el 108.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima sobre la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), el Convenio sobre la gestión del agua de lastre, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), el Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS), el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) y el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a una decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 81.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 81) de la Organización Marítima Internacional, que se celebrará del 18 al 22 de marzo de 2024, y en el 108.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 108) de la Organización Marítima Internacional, que se celebrará del 15 al 24 de mayo de 2024.

Durante el MEPC 81, está previsto adoptar enmiendas a:

- 1) el artículo V, del protocolo I, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL);
- 2) el anexo VI del Convenio MARPOL; y
- 3) el Convenio sobre la gestión del agua de lastre.

Durante el MSC 108, está previsto adoptar enmiendas a:

- 4) los capítulos II-1, II-2 y V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS);
- 5) el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF);
- 6) el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011);
- 7) el Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS);
- 8) el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI); y
- 9) la sección A-VI/1 del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW).

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 la OMI 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. La Unión no es Parte en dicho 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 («Convenio SOLAS») de 1974, que entró en vigor el 25 de mayo de 1980. La Unión no es Parte en el Convenio SOLAS.

2.2. Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.

La pertenencia a la OMI está abierta a todos los Estados, y todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI. Las relaciones de la Unión 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 (MSC) 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 (MEPC) 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 competencia 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, en particular 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 contemplados 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 Protección del Medio Marino de la OMI

Durante el 81.º período de sesiones, que se celebrará del 18 al 22 de marzo de 2024, el Comité de Protección del Medio Marino prevé adoptar enmiendas a: el artículo V, del protocolo I, del Convenio MARPOL, el anexo VI del Convenio MARPOL y el Convenio sobre la gestión del agua de lastre.

El objetivo de las enmiendas previstas al artículo V del protocolo I del Convenio MARPOL es revisar los procedimientos de notificación para la pérdida de contenedores para evitar la doble notificación.

El objetivo de las enmiendas previstas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre combustibles de bajo punto de inflamación y otras cuestiones relacionadas con el fueloil es resolver la cuestión que se plantea por el requisito de realizar ensayos e incluir información sobre el punto de inflamación en la nota de entrega de combustible para combustibles de bajo punto de inflamación, lo cual no era coherente con las recientes enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS adoptadas en el MSC 106. En cuanto a las enmiendas a la accesibilidad de los datos de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques, y a la inclusión de datos sobre la actividad de transporte y la mejora del nivel de granularidad en el sistema de recopilación de datos (DCS) de la OMI, el objetivo es optimizar el uso de la base de datos sobre el consumo de combustible de los buques en beneficio de la elaboración de políticas de descarbonización del transporte marítimo.

El objetivo de las enmiendas previstas al Convenio sobre la gestión del agua de lastre consiste en promover el uso de libros registro electrónicos en virtud del Convenio.

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

Durante su 108.º período de sesiones, que tendrá lugar del 15 al 24 de mayo de 2024, el Comité de Seguridad Marítima adoptará enmiendas a: los capítulos II-1, II-2 y V del Convenio SOLAS, el Código IGF, el Código ESP 2011, el Código IDS, el Código SSCI y la sección A-VI/1 del Código STCW.

El objetivo de las enmiendas previstas a los capítulos II-1, II-2 y V del Convenio SOLAS de 1974 consiste, respectivamente, en garantizar la seguridad del remolque de los buques, mejorar la seguridad contra incendios de los buques de pasaje, incluidos los buques de pasaje de transbordo rodado, y simplificar el tratamiento de los informes de pérdida de contenedores.

El objetivo de las enmiendas previstas al Código IGF es mejorar la seguridad de los buques, en particular los buques de pasaje, que utilizan gas natural como combustible.

El objetivo de las enmiendas previstas al Código ESP de 2011 consiste en aclarar los procedimientos para la aprobación y certificación de empresas dedicadas a la medición del espesor de las estructuras de casco.

El objetivo de las enmiendas previstas al Código IDS es promover la seguridad marítima al revisarse la velocidad de arriado de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate para los buques de pasaje, garantizarse un rendimiento adecuado en el agua de los chalecos salvavidas para la seguridad de la gente de mar y reforzarse las normas de seguridad de los sistemas de una sola tira y de gancho con ganchos de suelta.

El objetivo de las enmiendas previstas al Código SSCI consiste en mejorar la seguridad contra incendios de los buques de pasaje y, en particular, de los buques de pasaje de transbordo rodado.

El objetivo de las enmiendas previstas a la sección A-VI/1 del Código STCW es garantizar un lugar de trabajo seguro para la gente de mar.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN EN EL 81.º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DE MEDIO MARINO

3.1. Enmiendas al artículo V, del protocolo I, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL)

El MSC 103 acordó incluir en su orden del día bienal un resultado sobre «Elaboración de medidas relativas a la detección y la notificación obligatoria de contenedores perdidos en el mar que puedan mejorar la determinación de la situación, el seguimiento y la recuperación de dichos contenedores», siendo necesarios dos períodos de sesiones para completar el tema, coordinados por el Subcomité de transporte de cargas y contenedores (Subcomité CCC).

El Subcomité CCC 8 acordó crear un grupo de trabajo sobre la elaboración de medidas relativas a la detección y la notificación obligatoria de contenedores perdidos en el mar que puedan mejorar la determinación de la situación, el seguimiento y la recuperación de dichos contenedores y le encargó, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, que preparara, entre otras cosas, un proyecto de enmiendas al artículo V, del protocolo I, del Convenio MARPOL, sobre la base de una comunicación de la UE (CCC 8/11/1).

Tras examinar el informe del grupo de trabajo, el Subcomité CCC 8 llegó a un acuerdo sobre el proyecto de enmiendas al artículo V, del protocolo I, del Convenio MARPOL, con vistas a su adopción simultánea por parte del MEPC.

La posición de la Unión era la de apoyar de manera activa estas enmiendas, ya que se habían incluido en una comunicación de la UE [CC 8/11/1 (Australia *et al.*)].

El MEPC 80 aprobó el proyecto de enmiendas al artículo V, del protocolo I, del Convenio MARPOL, tras haber observado que el MSC 107 había aprobado el correspondiente proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, con vistas a su adopción en el MEPC 81.

La posición de la Unión era la de apoyar de manera activa el proyecto de enmiendas, previa aprobación del correspondiente proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS por parte del MSC 107.

Por consiguiente, la Unión debe apoyar estas enmiendas, ya que es importante establecer un único sistema de notificación de la pérdida de contenedores, a fin de impedir que se dupliquen los requisitos de presentación y evitar confusiones, lo que conlleva el riesgo de que no se notifiquen los contenedores perdidos en el mar.

3.2. Enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL

Por lo que respecta a las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación y otras cuestiones relacionadas con el fueloil:

Tras haber adoptado, mediante la resolución MEPC.362(79), enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL para añadir un punto de inflamación a la información que debe figurar en la nota de entrega de combustible, el MEPC 79 invitó a las organizaciones internacionales y los Estados Miembros interesados a presentar propuestas al MEPC 80, haciendo referencia específica al establecimiento de una exención para los combustibles de bajo punto de inflamación en la regla 18.4, del anexo VI, del Convenio MARPOL, con el fin de resolver el asunto con arreglo al resultado 3.7 actual (MEPC 79/15, párrafo 3.37).

Tras examinar el informe del grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, el MEPC 80 aprobó el proyecto de enmiendas a las reglas 2, 14 y 18 y al apéndice I del anexo VI del Convenio MARPOL, con vistas a su adopción en el MEPC 81.

La posición de la Unión fue la de remitir el debate de las enmiendas al grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica para que pudieran examinarse en detalle.

La posición de la Unión debe ser la de apoyar estas enmiendas, con el fin de resolver la cuestión que se plantea por el requisito de realizar ensayos e incluir información sobre el punto de inflamación en la nota de entrega de combustible para combustibles de bajo punto de inflamación, lo cual no era coherente con las recientes enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS adoptadas en el MSC 106.

Con respecto a las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre la accesibilidad de los datos de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques y sobre la inclusión de datos sobre la actividad de transporte y la mejora del nivel de granularidad en el DCS de la OMI:

En su 78.º período de sesiones, el MEPC aprobó una línea de trabajo específica acerca de la revisión del sistema de recopilación de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques, e invitó a las organizaciones internacionales y a los Estados Miembros interesados a presentar propuestas concretas en un próximo período de sesiones del Grupo de trabajo interperiodos sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques (ISWG-GHG) (documento MEPC 78/17, párrafo 7.120).

A raíz de esto, el ISWG-GHG debatió, en su 13.º período de sesiones, una propuesta presentada en el documento ISWG-GHG 13/7 (Austria *et al.*) para modificar el sistema de recopilación de datos de la OMI, y analizó posibles cambios futuros en el módulo de notificación del GISIS de la OMI, entre ellos, parámetros de notificación adicionales y una mayor transparencia.

El MEPC 79 observó un amplio apoyo a la propuesta de incluir datos sobre la actividad de transporte, el posible uso de tecnologías innovadoras y el nivel de granularidad de los datos notificados y que, en consecuencia, se encargó al ISWG-GHG 14 que siguiera estudiando el proyecto de enmiendas al apéndice IX, del anexo VI, del Convenio MARPOL, utilizando como base el anexo 1 del documento ISWG-GHG 13/7, y se invitó a los copatrocinadores del documento ISWG-GHG 13/7 a consultar a las delegaciones que habían expresado su preocupación por trabajar en una posible propuesta revisada.

El ISWG-GHG 14 tomó nota de las diversas presentaciones e invitó al MEPC 80 a tener en cuenta:

1. que se observó un amplio apoyo en el grupo a la inclusión de datos sobre la actividad de transporte y a la mejora del nivel de granularidad de los datos comunicados en el DCS de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques;
2. que se expresaron preocupaciones sobre diversas cuestiones, como la falta de desarrollo y la oportunidad de las enmiendas propuestas, la tendencia a complicar excesivamente el mecanismo del indicador de intensidad de carbono, la accesibilidad de los datos y la transparencia, y que el grupo no estaba en condiciones de llegar a una conclusión sobre estos temas; y
3. que se remitieran las propuestas recogidas en los documentos ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, así como el cotejo de las propuestas de enmienda que figuran en el anexo 3 del documento MEPC 80/WP.6, al grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, que se espera que se cree durante el MEPC 80, para su ulterior examen con vistas a su finalización, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en este período de sesiones.

El grupo señaló que esta cuestión no se volvería a evaluar durante el ISWG-GHG 15 y que cualquier otro documento al respecto debería presentarse al MEPC 80.

Durante el MEPC 80, se creó el grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética para debatir varios temas, en particular las enmiendas propuestas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre la revisión del DCS de la OMI sobre consumo de fueloil de los buques, utilizando como base el anexo 3 del documento MEPC 80/WP.6, con vistas a finalizar el proyecto de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL en dicho período de sesiones.

El MEPC 80 aprobó el proyecto de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL, con vistas a su adopción en el MEPC 81.

La posición de la Unión debe ser la de apoyar estas enmiendas, ya que optimizan el uso del DCS en beneficio de la elaboración de políticas de descarbonización del transporte marítimo y constituyen un consenso para un acceso más amplio a los datos del DCS de la OMI y su control por parte de la Secretaría de la OMI. Por una parte, las consultorías analíticas y las entidades de investigación tienen acceso a los datos del DCS con la aprobación de la Secretaría de la OMI y, por otra, estas enmiendas ofrecen la posibilidad de que cualquier empresa divulgue de forma voluntaria los datos del DCS de sus buques al público en general.

3.3. Enmiendas al Convenio sobre la gestión del agua de lastre

Durante el MEPC 80, se creó el grupo de examen sobre el agua de lastre, al que se le encargó, entre otras cosas, que estudiara las orientaciones propuestas para la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio sobre la gestión del agua de lastre (Convenio BWM), que figuran en el anexo del documento MEPC 79/4/10, y que facilitara asesoramiento al Comité en consecuencia y, en función del resultado del examen de las orientaciones propuestas para la utilización de los libros registro electrónicos en virtud del Convenio BWM, que estudiara las consiguientes enmiendas propuestas al Convenio BWM que figuran en el documento MEPC 79/4/9, y que facilitara asesoramiento al Comité en consecuencia.

El grupo de trabajo finalizó el proyecto de orientaciones para la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio BWM e invitó al MEPC 80 a adoptar el proyecto de resolución del MEPC sobre orientaciones para la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio BWM. Junto con la finalización del proyecto de orientaciones, el grupo también abordó algunas cuestiones relacionadas con las consiguientes enmiendas propuestas a las reglas A-1 y B-2 del Convenio, en relación con el uso de los libros registro electrónicos existentes que pueden no ajustarse a las orientaciones y con la verificación de las entradas por parte del capitán.

A raíz de ello, el MEPC 80 examinó y aprobó el proyecto de enmiendas a las reglas A-1 y B-2 del Convenio BWM en relación con la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio, con vistas a su adopción en el MEPC 81.

La posición de la Unión debe ser la de apoyar estas enmiendas, ya que dan un paso más hacia la digitalización mediante el mantenimiento de libros registro electrónicos en virtud del Convenio BWM.

4. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN EN EL 108.º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

4.1. Enmiendas a los capítulos II-1, II-2 y V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974

En lo que respecta a las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, 1974:

El MSC 103 acordó encomendar al Subcomité de diseño y construcción del buque (SDC) un nuevo resultado sobre la «Elaboración de enmiendas a la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS para aplicar las prescripciones sobre el equipo de remolque de emergencia relativas a los buques tanque a otros tipos de buques», con un objetivo de finalización en 2023.

En el SDC 8, la Unión, junto con Australia, Canadá, Marruecos, Nueva Zelanda y Vanuatu, presentó el documento SDC 8/12/1 en apoyo de este punto del orden del día en el que proponía ampliar el ámbito de aplicación del apartado 1 de la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS (actualmente aplicable únicamente a los buques tanque de arqueo bruto no inferior a 20 000 toneladas) a todos los buques nuevos que no fuesen buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 20 000 toneladas. Por otra parte, China (SDC 8/12) propuso una enmienda a la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS aplicable a los buques, que no fuesen buques tanque, de arqueo bruto superior a 150 000 toneladas.

La Presidencia señaló que las dos presentaciones aportadas en el marco de este punto del orden del día estaban demasiado alejadas. Por lo tanto, dada la falta de tiempo, la mejor manera de avanzar sería aplazar el debate al SDC 9.

El SDC 9 creó el grupo de expertos sobre la aplicación del equipo de remolque de emergencia relativas a los buques tanque a otros tipos de buques y le encargó, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno, que finalizara el proyecto de enmiendas a la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS, sobre la base del documento SDC 8/12/1. Tras el debate y teniendo en cuenta que una amplia mayoría expresó su apoyo a la propuesta que figuraba en el documento SDC 8/12/1, el Subcomité acordó un umbral de arqueo bruto igual o superior a 20 000 para los buques nuevos que requiriesen medios de remolque de emergencia. El Subcomité invitó al MSC 107 a aprobar el proyecto de enmiendas a la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS con vistas a su posterior adopción (SDC 9/16, anexo 9).

La posición de la Unión fue la de respaldar las enmiendas propuestas por la Unión respecto a la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS sobre la ampliación del ámbito de aplicación del apartado 1 de la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS (actualmente aplicable únicamente a los buques tanque de arqueo bruto no inferior a 20 000 toneladas) a todos los buques nuevos que no sean buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 20 000 toneladas.

El MSC 107 aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-1/3-4 del Convenio SOLAS relativas a las nuevas prescripciones aplicables a todos los buques nuevos que no sean buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 20 000, según las cuales dichos buques deben equiparse con medios de remolque de emergencia, con vistas a su adopción en el MSC 108.

La Unión debe mostrar su apoyo a estas enmiendas para aumentar sustancialmente la seguridad y garantizar que todos los buques nuevos que no sean buques tanque, en particular los buques de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 20 000 toneladas, puedan ser remolcados de forma segura en caso de emergencia.

Por lo que respecta a las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, 1974, relativas a la seguridad contra incendios, en particular en los buques de pasaje, y más concretamente:

Prevención de incendios y explosiones. Regla 4:

El MSC 105 aprobó, y el MSC 106 adoptó, el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS en relación con los proveedores de combustible líquido que no hayan cumplido las prescripciones relativas al punto de inflamación, así como las medidas para abordar los casos confirmados en los que los proveedores de combustible líquido no hayan cumplido las prescripciones mínimas relativas al punto de inflamación y la documentación del punto de inflamación de una remesa concreta de combustible al repostar.

El MSC 105 también aprobó el plan de acción actualizado y la creación del grupo de trabajo por correspondencia sobre el desarrollo de medidas adicionales para mejorar la seguridad de los buques en relación con la utilización de combustible líquido, que informaría al MSC 107, para que siguiera elaborando un proyecto de directrices destinadas a los buques a fin de abordar situaciones en las que los resultados de los ensayos sugieran que el combustible suministrado puede que no cumpla las prescripciones relativas al punto de inflamación.

El grupo de trabajo por correspondencia acordó continuar con la elaboración de una prescripción general del Convenio SOLAS según la cual el combustible líquido no debe comprometer la seguridad del buque, similar a la regla 18.3.1.1.3, del anexo VI del Convenio MARPOL, y sobre la base del anexo 3 del MSC 107/6. El grupo también debatió las preocupaciones expresadas en el Pleno sobre la referencia a la expresión «perjudicial para el personal». Tras observar que el término «perjudicial para el personal» se utilizaba en el anexo VI del Convenio MARPOL, el grupo acordó utilizar el mismo término en el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS. Por último, el grupo dio su visto bueno al proyecto de la nueva regla II-2/4.2.1.9 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 3 del MSC 107/WP.10, para que el Comité lo aprobara y, posteriormente se adoptara.

El MSC 107 aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/4 del Convenio SOLAS relativas a los parámetros del combustible líquido distintos de los del punto de inflamación, con vistas a su adopción en el MSC 108.

La posición de la Unión en el MSC 107 fue la de seguir debatiendo las iniciativas en un grupo de trabajo, ya que el grupo de trabajo por correspondencia no finalizó la labor.

La posición de la Unión debe ser la de apoyar estas enmiendas, ya que mejorarán la seguridad en relación con la utilización de combustible líquido, en particular en buques de pasaje.

Supresión de incendios y prescripciones especiales. Reglas 7, 9, 20 y 23:

El MSC 97 dio su visto bueno al nuevo resultado propuesto por la UE en relación con los incendios en las cubiertas de carga rodada de buques de pasaje sobre la base de un estudio sobre accidentes ocurridos en buques de pasaje de transbordo rodado, en el que se identificaron catorce ámbitos de posibles intervenciones para mejorar y modificar los instrumentos.

El 6.º período de sesiones del Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE) logró finalizar el proyecto de directrices provisionales, que incluía varias propuestas que constituían el resultado directo de los dos estudios FIRESAFE. Además, el SSE 6 avanzó considerablemente en la elaboración del proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios (MSC.1/Circ.1432).

El SSE 8 siguió trabajando en el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI destinadas a los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes, y volvió a constituir el grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad contra incendios para avanzar en las labores interperíodos, de conformidad con el cometido establecido en el apartado 6.26 del documento SSE 8/20, y encargó al grupo que presentara un informe en esta sesión.

El SSE 9 dio su visto bueno al proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a la seguridad contra incendios en los buques de pasaje de transbordo rodado, que figuran en el anexo 5 del SSE 9/20, con vistas a su aprobación por el MSC 107 y a su posterior adopción por parte del MSC 108.

El SSE 9 también señaló que el grupo había evaluado la detección de incendios en puestos de control y espacios de servicio remotos en buques de carga y había determinado que el término «puesto central de control con dotación permanente», tal como propone el informe del grupo de trabajo por correspondencia (SSE 9/6), debería sustituirse por el término «todos los puestos de control y salas de control de la carga». Posteriormente, el Subcomité aprobó el proyecto de enmiendas a la regla II-2/7.5.5 del Convenio SOLAS, que figuran en el anexo 5 del SSE 9/20, con vistas a su aprobación por parte del MSC 107 y a su adopción por parte del MSC 108.

La posición de la Unión en el SSE 9 fue la de apoyar de forma general el informe del grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad contra incendios (SSE 9/6) y proponer que este documento, así como el documento SSE 9/6/1 (Japón), se remitan al grupo de trabajo sobre la seguridad contra incendios para un debate más detallado con vistas a la finalización de las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI en dicho período de sesiones.

El MSC 107 aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a la seguridad contra incendios en los buques de pasaje de transbordo rodado, tal como se establece en el apartado 14.16.2 del informe del MSC 107 (MSC 107/20) y en el anexo 33 del documento MSC 107/20/Add.1, con vistas a su adopción en el MSC 108.

La posición de la Unión en el MSC 107 fue la de apoyar el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, pero teniendo en cuenta las modificaciones propuestas por Japón (MSC 107/14/4).

La posición de la Unión debe ser la de respaldar estas enmiendas, ya que aportarán beneficios significativos para la seguridad de la vida humana en el mar al mejorar las normas de la seguridad contra incendios de los buques de pasaje y, en particular, de los buques de pasaje de transbordo rodado.

Por lo que respecta a las enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, 1974, relativas a la seguridad en la navegación. Reglas 31 y 32:

El MSC 103 había acordado incluir en su orden del día bienal un resultado sobre «Elaboración de medidas relativas a la detección y la notificación obligatoria de contenedores perdidos en el mar que puedan mejorar la determinación de la situación, el seguimiento y la recuperación de dichos contenedores», siendo necesarios dos períodos de sesiones para completar el tema, coordinados por el Subcomité de transporte de cargas y contenedores (Subcomité CCC).

El Subcomité CCC 8 acordó crear un grupo de trabajo sobre la elaboración de medidas relativas a la detección y la notificación obligatoria de contenedores perdidos en el mar y le encargó, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, que preparara, entre otras cosas, un proyecto de enmiendas al artículo V del Convenio SOLAS, sobre la base de una comunicación de la UE (CCC 8/11/1).

El CCC 8 concluyó y aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, tal como figura en el anexo 7 del CCC 8/18, para su presentación al MSC 107 a fin de que sean aprobadas y, posteriormente, adoptadas. El Subcomité también respaldó la opinión del grupo de trabajo de que el proyecto de enmiendas debía entrar en vigor el 1 de enero de 2026, siempre que las enmiendas se adoptaran antes del 1 de julio de 2024, de conformidad con el ciclo especial intermedio para enmiendas acordado por el MSC 104 (CCC 8/WP.5, apartado 18).

La posición de la Unión en el CCC 8 fue la de apoyar de manera activa la propuesta de CCC 8/11/1 (Australia *et al.*) y proponer que, junto con los documentos CCC 8/INF.7 (Países Bajos) y CCC 8/INF.9 (Francia), sea objeto de un debate técnico en el grupo de trabajo sobre

la elaboración de medidas relativas a la detección y la notificación obligatoria de contenedores perdidos en el mar.

El MSC 107 aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS relativas a la notificación de contenedores perdidos, con vistas a su adopción en el MSC 108.

La Unión debe apoyar estas enmiendas porque simplificarán el tratamiento de los informes relativos a la pérdida de contenedores con el fin de cumplir las obligaciones reglamentarias, establecer una prescripción de notificación por parte del Estado de abanderamiento a la OMI, aumentar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación.

4.2. Enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)

El CCC 8 acordó crear el grupo de trabajo dedicado a las enmiendas al Código IGF y el examen del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG) y le encargó, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, que finalizara varios proyectos de enmiendas al Código IGF.

El CCC 8 dio su visto bueno al proyecto de enmiendas al Código IGF, tal como figura en el anexo 3 del CCC 8/18, para su presentación al MSC 107 a fin de que las enmiendas sean aprobadas y, posteriormente, adoptadas. En este contexto, el Subcomité respaldó la recomendación del grupo de trabajo de publicar una circular del MSC sobre la aplicación temprana del proyecto de enmiendas a los apartados 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del Código IGF, a reserva de su adopción por parte del MSC 108 (CCC 8/WP.4, apartado 14).

La posición de la Unión en el CCC 8 era la de apoyar la creación de un grupo de trabajo que ultimara las enmiendas al Código IGF que figuran en el informe del grupo de trabajo por correspondencia (CCC 8/3), así como que examinara los documentos CCC 8/3/1-3 (Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, IACS) y CCC 8/3/4 (República de Corea), así como apoyar la constitución de un grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones de seguridad de los nuevos combustibles alternativos, en particular para finalizar el proyecto de directrices provisionales para los buques que utilizan combustibles GLP y seguir elaborando el proyecto de directrices provisionales para los buques que utilizan hidrógeno como combustible.

El MSC 107 aprobó el proyecto de enmiendas al Código IGF, con vistas a su adopción en el MSC 108, junto con una circular del MSC sobre la aplicación temprana del proyecto de enmiendas a los apartados 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del Código IGF.

La Unión debe mostrar su apoyo a estas enmiendas porque mejorarán la seguridad de los buques, en particular los buques de pasaje, que utilizan gas natural como combustible.

4.3. Enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011)

El MSC 106 había adoptado enmiendas a las partes A y B de los anexos A y B del Código ESP 2011, elaboradas por el SDC 8 de conformidad con el procedimiento para realizar actualizaciones periódicas del Código aprobado por el MSC 92, que exige las actualizaciones periódicas del Código ESP 2011 del ciclo de cuatro años para la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS (MSC 92/26, apartado 13.31). Las enmiendas deben considerarse aceptadas el 1 de enero de 2024 y entrar en vigor el 1 de julio de 2024.

El SDC 9 examinó el documento SDC 9/6 (China), en el que se proponía modificar los procedimientos de aprobación y certificación de una empresa dedicada a la medición del espesor de las estructuras de casco, de modo que las Administraciones pudieran ejercer el

derecho a auditar a una empresa que realiza esta actividad. Tras el examen, el Subcomité aprobó un proyecto de resolución del MSC sobre las enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), que figuran en el anexo 3 del SDC 9/16, a fin de presentarlas al MSC 107 para su aprobación y posterior adopción.

La posición de la Unión en el SDC 9 fue la de apoyar la propuesta.

El MSC 107 aprobó el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011, con vistas a su adopción en el MSC 108.

La posición de la Unión en el MSC 107 fue la de apoyar la propuesta.

Por lo tanto, la Unión debe apoyar estas enmiendas porque aclararán los procedimientos para la aprobación y certificación de una empresa dedicada a la medición del espesor de las estructuras de casco que figuran en los anexos de las enmiendas de 2019 al Código ESP 2011, que hacen referencia a la Administración en lugar de referirse a una organización reconocida por la Administración.

4.4. Enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS)

En lo que respecta a las enmiendas a la velocidad mínima y máxima de arriado de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate (párrafos 6.1.2.8 y 6.1.2.10 del Código IDS):

El MSC 99 examinó el documento MSC 99/20/2 (Japón) y acordó incluir en su orden del día bienal un resultado sobre la «Elaboración de enmiendas al Código IDS para revisar la velocidad de arriado de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate en los buques de carga», siendo necesarios dos períodos de sesiones para completar el tema, coordinados por el Subcomité SSE (MSC 99/22, apartados 20.14 a 20.18). El Comité también convino en que las enmiendas que deben elaborarse deben aplicarse a todos los buques de carga que sean objeto del capítulo III del Convenio SOLAS y a todos los dispositivos de puesta a flote mediante tiras y chigres; y el instrumento que debía enmendarse era el párrafo 6.1.2.8 del Código IDS.

El SSE 9, tras recordar que el resultado se dirigía únicamente a las enmiendas a los buques de carga, tomó nota de la conclusión del grupo de trabajo dedicado al Código IDS de que el proyecto de prescripciones revisadas sobre la velocidad mínima de arriado de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate no tendría ningún efecto en los buques de pasaje, que ya tenían una limitación de altura del pescante con arreglo a la regla III/24 del Convenio SOLAS. Por consiguiente, el Subcomité invitó al MSC 107 a ampliar la aplicación del citado proyecto de enmiendas a los párrafos 6.1.2.8 y 6.1.2.10 revisados, del capítulo VI, del Código IDS a los buques de pasaje, de modo que también se aplicara la velocidad máxima de arriado, teniendo en cuenta que el grupo había preparado el proyecto de enmiendas para que se aplicara tanto a los buques de carga como a los de pasaje.

Posteriormente, el Subcomité aprobó un proyecto de resolución del MSC sobre las enmiendas al Código IDS para la velocidad mínima y máxima de arriado de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate, así como la ficha de comprobación/vigilancia y el formato de registro, tal como se establece en el anexo 4 del SSE 9/20, con vistas a su aprobación por parte del MSC 107 y la posterior adopción del MSC 108.

El MSC 107 acordó modificar el proyecto de enmiendas al párrafo 6.1.2.10 del Código IDS, tal como se sugería en el documento MSC 107/14/5 y aprobó el proyecto de enmiendas al Código IDS (párrafos 6.1.2.8 y 6.1.2.10), con vistas a su adopción en el MSC 108.

La posición de la Unión en el MSC 107 fue la de apoyar esta decisión, ya que mejorará la seguridad de los buques de pasaje.

La posición de la Unión debe ser la de respaldar las enmiendas, ya que promueven la seguridad marítima al revisar la velocidad de arriado de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate de los buques de pasaje.

En lo que respecta a las enmiendas al comportamiento en el agua de los chalecos salvavidas (párrafo 2.2.1.6.2 del Código IDS):

El MSC 101 había incluido en el orden del día bienal del Comité un resultado sobre la «Elaboración de enmiendas al Código IDS y la resolución MSC.81 (70) para abordar el comportamiento en el agua de los chalecos salvavidas prescritos en el Convenio SOLAS», con el objetivo de mejorar el comportamiento en el agua de los chalecos salvavidas para mitigar los riesgos asociados a la inmersión de la gente de mar en el agua, siendo necesarios dos períodos de sesiones para completar el tema, coordinados por el Subcomité.

El SSE 9 dio su visto bueno al proyecto de enmiendas al capítulo II del Código IDS, que figuran en el anexo 4 del SSE 9/20, con vistas a su aprobación por parte del MSC 107 y a su posterior adopción por parte del MSC 108.

La posición de la Unión en el SSE 9 fue la de mostrar su apoyo a que las secciones pertinentes del SSE 9/3 (anexos 2 y 3 del informe del grupo de trabajo por correspondencia dedicado al Código IDS), así como los documentos presentados en el marco de este punto del orden del día, se remitan al grupo de trabajo dedicado al Código IDS para su análisis detallado con vistas a su finalización en esta sesión.

El MSC 107 aprobó un proyecto de enmiendas al capítulo II del Código IDS relativas al comportamiento en el agua de los chalecos salvavidas, con vistas a su adopción en el MSC 108.

La posición de la Unión fue la de mostrar su apoyo a que las secciones pertinentes del SSE 9/3 (anexos 2 y 3 del informe del grupo de trabajo por correspondencia dedicado al Código IDS), así como los documentos presentados en el marco de este punto del orden del día, se remitan al grupo de trabajo dedicado al Código IDS para su análisis detallado con vistas a su finalización en esta sesión.

La posición de la Unión debe ser la de respaldar las enmiendas, ya que promueven la seguridad marítima al garantizar el comportamiento adecuado en el agua de los chalecos salvavidas para la seguridad de la gente de mar.

En lo que respecta a las enmiendas relativas a los sistemas de una sola tira y de gancho en los accesorios de los botes salvavidas (párrafos 4.4.7.6.8 y 4.4.7.6.17 del Código IDS)

El MSC 99 examinó el documento MSC 99/20/2 (Japón) y acordó incluir en su orden del día bienal un resultado sobre la «Elaboración de enmiendas al Código IDS para revisar la velocidad de arriado de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate en los buques de carga», siendo necesarios dos períodos de sesiones para completar el tema, coordinados por el Subcomité SSE (MSC 99/22, apartados 20.14 a 20.18).

El SSE 7 examinó el proyecto de enmiendas al párrafo 4.4.7.6.17 del Código IDS en relación con los sistemas de una sola tira y de gancho con capacidad de suelta con carga y aprobó el proyecto de enmiendas, en principio (SSE 7/WP.3, anexo 5).

El MSC 106 analizó el documento MSC 106/11/1 (Bahamas *et al.*), y detectó una consecuencia imprevista de la supresión propuesta del párrafo 4.4.7.6.8 relativo a los ganchos sin carga, y se mostró de acuerdo en que era necesario seguir debatiendo el asunto en el SSE

9. Además, el Comité redefinió el alcance del resultado para incluir otros subpárrafos del párrafo 4.4.7.6 del Código IDS a fin de aportar la claridad necesaria para la aplicación coherente de las prescripciones, y le cambió el título a «Enmiendas al Código IDS relativas a los sistemas de una sola tira y de gancho con capacidad de suelta con carga».

El SSE 9 dio su visto bueno al proyecto de enmiendas a los párrafos 4.4.7.6.8 y 4.4.7.6.17 (ya acordados en el SSE 7) del capítulo IV, del Código IDS relativas a los sistemas de una sola tira y de gancho, que figuran en el anexo 4 del SSE 9/20, con vistas a su aprobación por el MSC 107 y a su posterior adopción por parte del MSC 108. A este respecto, el Subcomité acordó que debe considerarse que los ganchos rígidos con un dispositivo de seguridad accionado por resorte en la boca del gancho cumplen las prescripciones del párrafo 4.4.7.6.8 del Código IDS, en su versión modificada, cuando se rearmen automáticamente.

La posición de la Unión en el SSE 9 se centró en que el grupo de trabajo siguiera debatiendo los documentos pertinentes.

El MSC 107 aprobó un proyecto de enmiendas a los párrafos 4.4.7.6.8 y 4.4.7.6.17 del Código IDS relativas a los sistemas de una sola tira y de gancho, con vistas a su adopción en el MSC 108.

La posición de la Unión fue la de apoyar las enmiendas.

La posición de la Unión debe ser la de apoyar las enmiendas al Código IDS, ya que promueven la seguridad marítima mediante el aumento de las normas de seguridad de los sistemas de una sola tira y de gancho con ganchos de suelta con carga eliminando las exenciones previstas en el párrafo 4.4.7.6.17.

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

El MSC 97 dio su visto bueno al nuevo resultado propuesto por la UE en relación con los incendios en las cubiertas de carga rodada de buques de pasaje sobre la base de un estudio sobre accidentes ocurridos en buques de pasaje de transbordo rodado, en el que se identificaron catorce ámbitos de posibles intervenciones para mejorar y modificar los instrumentos.

El SSE 6 logró finalizar el proyecto de directrices provisionales, que incluía varias propuestas que constituirían el resultado directo de los dos estudios FIRESAFE. Además, el SSE 6 avanzó considerablemente en la elaboración del proyecto de enmiendas a las Directrices revisadas para el mantenimiento y la inspección de los sistemas y dispositivos de protección contra incendios (MSC.1/Circ.1432). Finalmente, el MSC 101 aprobó las directrices provisionales.

El SSE 7 aprobó, en principio, el proyecto de enmiendas a los capítulos 7 y 9, del Código SSCI, teniendo en cuenta que el grupo de trabajo por correspondencia seguiría estudiando la cuestión de las prescripciones adicionales para el sistema lineal de detección de calor en el Código SSCI.

El SSE 8 siguió trabajando en el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI destinadas a los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes, y volvió a constituir el grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad contra incendios para avanzar en las labores interperíodos, de conformidad con el cometido establecido en el apartado 6.26 del documento SSE 8/20, y encargó al grupo que presentara un informe en esta sesión.

El SSE 9 dio su visto bueno al proyecto de enmiendas al Código SSCI, que figuran en el anexo 6 del SSE 9/20, con vistas a su aprobación por parte del MSC 107 y a su posterior

adopción por parte del MSC 108, junto con la adopción del correspondiente proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS.

La posición de la Unión en el SSE 9 se centró en apoyar de forma general el informe del grupo de trabajo por correspondencia sobre la seguridad contra incendios (SSE 9/6) y proponer que este documento, así como el documento SSE 9/6/1 (Japón), se remitan al grupo de trabajo sobre la seguridad contra incendios para un debate más detallado con vistas a la finalización de las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI en dicho período de sesiones.

El MSC 107 aprobó el proyecto de enmiendas al Código SSCI relativas a la seguridad contra incendios en los buques de pasaje de transbordo rodado, con vistas a su adopción por parte del MSC 108 junto con el correspondiente proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS.

La posición de la Unión fue la de apoyar estas enmiendas.

La posición de la Unión debe ser la de respaldar estas enmiendas, ya que aportarán beneficios significativos para la seguridad de la vida humana en el mar al mejorar la seguridad contra incendios de los buques de pasaje y, en particular, de los buques de pasaje de transbordo rodado.

4.6. Enmiendas al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW)

El MSC 105 confirmó que el Grupo mixto de trabajo tripartito OIT/OMI debería considerar la posibilidad de elaborar disposiciones de formación que aborden el acoso y la intimidación en el sector marítimo, en particular la agresión sexual y el acoso sexual, en el marco de su nuevo cometido (MSC 105/20, apartado 16.14.1), y encargó al Subcomité de factor humano, de formación y guardia (HTW) que elaborara y ultimara, con carácter prioritario, las disposiciones de formación del Código STCW sobre el acoso y la intimidación en el sector marítimo, en particular la agresión sexual y el acoso sexual, como parte del nuevo resultado sobre el «Examen amplio del Convenio y del Código STCW de 1978», teniendo en cuenta el trabajo que se llevará a cabo en coordinación con el Grupo mixto de trabajo tripartito OIT/OMI.

El HTW 9 aprobó el proyecto de enmiendas al cuadro A-VI/1-4 del Código STCW para prevenir y responder al acoso y la intimidación, en particular la agresión sexual y el acoso sexual, que figuran en el anexo 7 del HTW 9/15, para su aprobación por parte del MSC 107 con vistas a su adopción por el MSC 108. El Subcomité también convino en que el Grupo mixto de trabajo tripartito OIT/OMI debería examinar el proyecto de enmiendas y volverlo a enviar al HTW 10 para su examen final, antes de su adopción por parte del Comité.

La posición de la Unión en el HTW 9 se centró en apoyar los documentos HTW 9/7/1 (Estados Unidos) y HTW 9/7/8 (Bahamas *et al.*) en cuanto al fondo, teniendo en cuenta el documento HTW 9/7/5 (República de Corea), y confirmar la importancia de abordar la cuestión del acoso y la seguridad psicológica, y, al mismo tiempo, señalar que, en consonancia con el MSC 105, los tres documentos deben debatirse con carácter prioritario en el grupo de trabajo antes de considerar la revisión general.

El MSC 107 aprobó el proyecto de enmiendas al cuadro A-VI/1-4 del Código STCW para prevenir y responder al acoso y la intimidación, en particular la agresión sexual y el acoso sexual, con vistas a su adopción en el MSC 108. A este respecto, el Comité tomó nota del acuerdo alcanzado durante el HTW 9 de remitir también el proyecto de enmiendas mencionado a la segunda reunión del Grupo mixto de trabajo tripartito OIT/OMI para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y el factor humano, para que las analizara y facilitara asesoramiento al MSC 108, antes de su adopción en dicha sesión.

La posición de la Unión fue la de apoyar el proyecto de enmiendas.

La posición de la Unión debe ser la de apoyar estas enmiendas, ya que garantizarán un lugar de trabajo seguro para la gente de mar mediante la inclusión en la sección A-VI/1 sobre «Requisitos mínimos de familiarización, formación e instrucción básicas para la gente de mar en aspectos de seguridad» de una nueva competencia para «contribuir a la prevención y la respuesta al acoso y la intimidación, en particular la agresión sexual y el acoso sexual».

5. LEGISLACIÓN Y COMPETENCIAS DE LA UE EN LA MATERIA

5.1. Enmiendas al artículo V, del protocolo I, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL)

La Directiva 2002/59/CE, en su versión modificada, establece un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo¹. El artículo 17 exige a los Estados miembros que tomen todas las medidas adecuadas para asegurar que el capitán de todo buque que navegue por su zona de salvamento y rescate, zona económica exclusiva o equivalente, advierta inmediatamente a la estación costera competente en esa zona geográfica sobre: «d) cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar». El objetivo consiste en avisar a las autoridades competentes (Estados costeros afectados), para que se puedan tomar las medidas de manera oportuna. Por lo tanto, ya existe, a escala de la UE, un sistema obligatorio (SafeSeaNet) para notificar los contenedores perdidos. Este sistema de notificación de incidentes está establecido desde 2012.

Además, la Directiva 2009/18/CE, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo², dispone que las autoridades competentes y/o las partes implicadas deben notificar de inmediato a los organismos de investigación de accidentes marítimos de los Estados miembros el acaecimiento de todos los siniestros e incidentes incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva. Esto incluye la pérdida de contenedores en el mar.

Por consiguiente, las enmiendas al artículo V, del protocolo I, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL) pueden influir de manera determinante en los requisitos aplicables en virtud de la Directiva 2002/59/CE y la Directiva 2009/18/CE.

5.2. Enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL

La Directiva (UE) 2016/802 relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos³ refleja los requisitos relacionados con el contenido de azufre de los combustibles y las disposiciones de aplicación del anexo VI revisado del Convenio MARPOL.

Además, el Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo⁴ establece el marco jurídico para un sistema de la UE de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). El Reglamento tiene por objeto proporcionar datos sólidos y verificables sobre las emisiones de GEI e indicadores de eficiencia energética, informar a los responsables políticos y estimular la introducción en el mercado de tecnologías

¹ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

² DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

³ DO L 132 de 21.5.2016, p. 58.

⁴ DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

y comportamientos eficientes desde el punto de vista energético. Para ello, aborda las barreras existentes en el mercado, como la falta de información. Entró en vigor el 1 de julio de 2015.

El Reglamento (UE) 2021/1119, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática («Legislación europea sobre el clima»)⁵, fija un objetivo climático vinculante de la Unión para reducir de aquí a 2030 las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990. También incluye el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050 y un objetivo ideal de emisiones netas negativas después de esta fecha.

Sobre la base de las propuestas de la Comisión del paquete de medidas «Objetivo 55» para reducir las emisiones de GEI, los legisladores de la UE adoptaron los siguientes actos jurídicos dirigidos específicamente a las emisiones de GEI del sector del transporte marítimo:

- La revisión de la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión⁶, y de la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión⁷, mediante la Directiva (UE) 2023/959⁸ que las modifica para ampliar el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) al sector del transporte marítimo a partir del 1 de enero de 2024 (junto con las modificaciones necesarias del Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo⁹, para revisar las normas de seguimiento y notificación, también mediante la revisión de los actos delegados y de ejecución pertinentes).
- El Reglamento (UE) 2023/1805 se centra en el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo¹⁰ (Reglamento FuelEU Maritime) y exige que su adopción por parte de los buques que hagan escala en puertos de la UE se aplique a partir del 1 de enero de 2025.

El cumplimiento de las nuevas obligaciones derivadas de la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE al transporte marítimo y del Reglamento FuelEU Maritime se basará en el sistema de seguimiento, notificación y verificación establecido por el Reglamento de la UE relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo.

A su vez, estos actos de la UE están estrechamente relacionados con las medidas de la OMI en materia de gases de efecto invernadero, como el sistema de recopilación de datos de la OMI, el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existente (EEXI) y el indicador

⁵ DO L 243 de 9.7.2021, p. 1.

⁶ DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

⁷ DO L 264 de 9.10.2015, p. 1.

⁸ DO L 130 de 16.5.2023, p. 134.

⁹ Reglamento (UE) 2023/957 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo al régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión y de seguir, notificar y verificar las emisiones de gases de efecto invernadero adicionales y las emisiones procedentes de tipos adicionales de buques (DO L 130 de 16.5.2023, p. 105).

¹⁰ DO L 234 de 22.9.2023, p. 48.

de intensidad de carbono (CII), cuyo objetivo es recopilar y publicar información sobre la eficiencia energética técnica y operativa de los buques de manera individual.

Cualquier medida de la OMI en materia de GEI que requiera el seguimiento, la verificación y la notificación de emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo podría afectar al Reglamento de la UE relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo, así como a la Directiva RCDE UE y al Reglamento FuelEU Maritime.

Por consiguiente, las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL pueden influir de manera determinante en los requisitos aplicables en virtud de la Directiva (UE) 2016/802, el Reglamento (UE) 2015/757, la Directiva 2003/87/CE, la Decisión (UE) 2015/1814 y el Reglamento (UE) 2023/1805.

5.3. Enmiendas al Convenio sobre la gestión del agua de lastre

La Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto¹¹ tiene por objeto garantizar que los buques respeten las normas de la UE e internacionales en materia de seguridad marítima y medio ambiente y establece criterios comunes para las inspecciones de buques.

A raíz de una propuesta de la Comisión para la revisión de la Directiva, el Convenio sobre la gestión del agua de lastre se incluirá en la lista de convenios (artículo 2, punto 1), cuya aplicación por parte de los buques con pabellón extranjero deben garantizar los agentes de control del Estado rector del puerto durante sus inspecciones (artículo 13). Según la jurisprudencia¹² del Tribunal de Justicia, el riesgo de afectación repercute no solo en las normas en su estado actual, sino también en sus perspectivas de evolución.

Por lo tanto, las enmiendas al Convenio sobre la gestión del agua de lastre pueden influir de manera determinante en los requisitos aplicables en virtud de la Directiva 2009/16/CE.

5.4. Enmiendas a los capítulos II-1, II-2 y V, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974

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 pasaje¹³ aplica el Convenio SOLAS a los buques de pasaje de clase A, mientras que el anexo I, capítulo II-2 Prevención, detección y extinción de incendios establece requisitos diversos y amplios para los buques de pasaje de las clases B, C y D cuando realizan travesías nacionales.

Además, el anexo I incluye las reglas II-1/A-1/5 (sección 1) y II-1/A-1/3-4 (sección 2), que establecen que los buques de clase B estarán provistos de un procedimiento de remolque de emergencia específico para el buque. Dicho procedimiento se llevará a bordo del buque para su uso en situaciones de emergencia y se basará en los dispositivos y equipos existentes a bordo del buque. Estas reglas también hacen referencia a las «Directrices para propietarios y armadores sobre la elaboración de procedimientos de remolque de emergencia» (MSC.1/Circ.1255).

La Directiva 2002/59/CE, en su versión modificada, que exige a los Estados miembros que tomen todas las medidas adecuadas para asegurar que el capitán de todo buque que navegue por su zona de salvamento y rescate, zona económica exclusiva o equivalente, advierta inmediatamente a la estación costera competente en esa zona geográfica sobre: «d) cualquier

¹¹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

¹² Dictamen 1/03 del Tribunal de Justicia, de 7 de febrero de 2006, Convenio de Lugano, apartado 126.

¹³ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar». El objetivo consiste en avisar a las autoridades competentes (Estados costeros afectados), para que se puedan tomar las medidas de manera oportuna. Por lo tanto, ya existe, a escala de la UE, un sistema obligatorio (SafeSeaNet) para notificar los contenedores perdidos. Este sistema de notificación de incidentes está establecido desde 2012.

Además, la Directiva 2009/18/CE, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, dispone que las autoridades competentes y/o las partes implicadas deben notificar de inmediato a los organismos de investigación de accidentes marítimos de los Estados miembros el acaecimiento de todos los siniestros e incidentes incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva. Esto incluye la pérdida de contenedores en el mar.

Por consiguiente, las enmiendas a los capítulos II-1, II-2 y V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974 pueden influir de manera determinante en los requisitos aplicables en virtud de la Directiva 2009/45/CE, la Directiva 2002/59/CE y la Directiva 2009/18/CE.

5.5. Enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)

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 pasaje que realizan travesías nacionales aplica el Convenio SOLAS, en su versión modificada, a los buques de pasaje de clase A. Dado que el Código IGF es un Código obligatorio en virtud del Convenio SOLAS, también es aplicable a los buques de pasaje en virtud de dicha Directiva.

Además, el anexo I de la Directiva 2009/45/CE incluye dos reglas relativas a los buques que utilizan combustibles de bajo punto de inflamación:

- Regla II-1/G/1: aplicable a los buques nuevos de clases B, C y D [y buques existentes de clase B]: «Los buques, independientemente de la fecha de construcción, transformados para utilizar o que se comprometan a utilizar combustibles gaseosos o líquidos cuyo punto de inflamación sea inferior al permitido por el punto.1.1 de la regla II-2/A/10 cumplirán las prescripciones del Código IGF, tal como se definen en la regla II-1/2.28 del Convenio SOLAS»; y
- Regla II-1/G/57: Requisitos aplicables a los buques que utilizan combustibles de bajo punto de inflamación: «Los buques que utilicen combustibles gaseosos o líquidos cuyo punto de inflamación sea inferior al permitido por la regla II-2/4.2.1.1 cumplirán las prescripciones del Código IGF, tal como se definen en la regla II-1/2.28 del Convenio SOLAS».

Por consiguiente, las enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) pueden influir de manera determinante en la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

5.6. Enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011)

De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 530/2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único¹⁴, la

¹⁴ DO L 172 de 30.6.2012, p. 3.

aplicación del régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) de la OMI a los petroleros de casco único de más de quince años de antigüedad es obligatoria. 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.

Por consiguiente, las enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011) pueden influir de manera determinante en la aplicación del Reglamento (UE) n.º 530/2012.

5.7. Enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS)

La Directiva 2014/90/UE sobre equipos marinos¹⁵ garantiza la libre circulación de dichos equipos dentro de la Unión mediante la aplicación uniforme de los correspondientes instrumentos internacionales relativos a los equipos marinos que se instalen a bordo de buques de la UE. A este respecto, se ha adoptado el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1667, que incluye dispositivos de salvamento y chalecos salvavidas, en el que se hace referencia al Código IDS y a la resolución MSC.81(70).

Además, el artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE, sobre los buques de pasaje que realizan viajes nacionales, aplica el Convenio SOLAS a los buques de pasaje de clase A. Asimismo, de conformidad con la misma Directiva, los buques de clases B, C y D están obligados a cumplir las disposiciones principales del Código IDS y del capítulo III del Convenio SOLAS.

Por consiguiente, las enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS) pueden influir de manera determinante en la aplicación de la Directiva 2014/90/UE y de la Directiva 2009/45/CE.

5.8. 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 aplica el Convenio SOLAS, en su versión modificada, así como el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), a los buques de pasaje de clase A, mientras que el anexo I, capítulo II-2 Prevención, detección y extinción de incendios establece requisitos diversos y amplios para los buques de pasaje de las clases B, C y D cuando realizan travesías nacionales.

Por consiguiente, las enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) pueden influir de manera determinante en la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

5.9. Enmiendas al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW)

La Directiva (UE) 2022/993 incorpora el Convenio STCW al Derecho de la Unión. Los requisitos de formación y titulación de la gente de mar están regulados en el Derecho de la UE por la Directiva (UE) 2022/993. El artículo 3 de la Directiva obliga a los Estados miembros a

¹⁵ DO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

tomar las medidas necesarias para garantizar que la gente de mar que preste sus servicios en buques reciba una formación que responda, como mínimo, a los requisitos del Convenio STCW, según se indica en el anexo I de dicha Directiva, incluyendo, siempre que sean pertinentes, las disposiciones aplicables del Código STCW (artículo 1, punto 21, de la Directiva mencionada).

Por consiguiente, las enmiendas al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) pueden influir de manera determinante en la aplicación de la Directiva (UE) 2022/993.

5.10. Competencias de la UE

El objeto del acto previsto se refiere a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, ya que los actos previstos pueden «afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas».

6. BASE JURÍDICA

6.1. Base jurídica procedimental

6.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla 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 independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo¹⁶.

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surtan efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»¹⁷.

6.1.2. Aplicación al presente asunto

El Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI son organismos creados por un acuerdo, a saber, 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 legislación de la Unión, en especial:

- La Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo; debido a que exige a los Estados miembros que tomen todas las medidas adecuadas para asegurar que el capitán de todo buque que navegue por su zona de salvamento y rescate, zona económica exclusiva o equivalente, advierta inmediatamente a la estación costera competente en esa zona geográfica sobre: «d) cualquier mancha de materiales

¹⁶ Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

¹⁷ Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61-64.

contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar». El objetivo consiste en avisar a las autoridades competentes (Estados costeros afectados), para que se puedan tomar las medidas de manera oportuna. Por lo tanto, ya existe, a escala de la UE, un sistema obligatorio (SafeSeaNet) para notificar los contenedores perdidos.

- La Directiva 2009/18/CE, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo; puesto que exige que las autoridades competentes y/o las partes implicadas deben notificar de inmediato a los organismos de investigación de accidentes marítimos de los Estados miembros el acaecimiento de todos los siniestros e incidentes incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva. Esto incluye la pérdida de contenedores en el mar.
- La Directiva (UE) 2016/802, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos; debido a que refleja los requisitos relacionados con el contenido de azufre de los combustibles y las disposiciones de aplicación del anexo VI revisado del Convenio MARPOL.
- El Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo; debido a que establece el marco jurídico para un sistema de la UE de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de GEI. El cumplimiento de las nuevas obligaciones derivadas de la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE al transporte marítimo y del Reglamento FuelEU Maritime se basará en el sistema de seguimiento, notificación y verificación establecido por el Reglamento de la UE relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo.
- La Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, en su versión modificada por la Directiva (UE) 2023/959, que amplió el RCDE UE al sector del transporte marítimo; debido a que están estrechamente relacionadas con las medidas de la OMI en materia de gases de efecto invernadero, como el sistema de recopilación de datos de la OMI, el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existente (EEXI) y el indicador de intensidad de carbono (CII), cuyo objetivo es recopilar y publicar información sobre la eficiencia energética técnica y operativa de los buques de manera individual.
- El Reglamento (UE) 2023/1805 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo; debido a que están estrechamente relacionadas con las medidas de la OMI en materia de gases de efecto invernadero, como el sistema de recopilación de datos de la OMI, el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existente (EEXI) y el indicador de intensidad de carbono (CII), cuyo objetivo es recopilar y publicar información sobre la eficiencia energética técnica y operativa de los buques de manera individual.
- La Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto; debido a que, a raíz de una propuesta de la Comisión, el Convenio sobre la gestión del agua de lastre se incluirá en la lista de convenios (artículo 2, punto 1), cuya aplicación por parte de los buques con pabellón extranjero deben garantizar los

agentes de control del Estado rector del puerto durante sus inspecciones (artículo 13). Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el riesgo de afectación repercute no solo en las normas en su estado actual, sino también en sus perspectivas de evolución.

- La Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje; debido a que su artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i) aplica el Convenio SOLAS, así como el Código SSCI, a los buques de pasaje de clase A, mientras que el anexo I, capítulo II-2 Prevención, detección y extinción de incendios establece requisitos diversos y amplios para los buques de pasaje de las clases B, C y D cuando realizan travesías nacionales. Además, dado que el Código IGF es un Código obligatorio en virtud del Convenio SOLAS, también es aplicable a los buques de pasaje en virtud de dicha Directiva. Asimismo, los buques de clases B, C y D están obligados a cumplir las disposiciones principales del Código IDS y del capítulo III del Convenio SOLAS.
- El Reglamento (UE) n.º 530/2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único; debido a que 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 quince 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.
- La Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos; debido a que los dispositivos de salvamento y los chalecos salvavidas, así como la resolución MSC.81(70) forman parte del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1667 de la Comisión.
- La Directiva (UE) 2022/993, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas; debido a que incorpora el Convenio STCW al Derecho de la Unión, así como el Código STCW.

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

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

6.2. Base jurídica sustantiva

6.2.1. 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 respecto del cual se toma 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.

6.2.2. Aplicación al presente asunto

El objetivo y el contenido principales del acto previsto están relacionados con el transporte marítimo. Por tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

6.3. 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 81.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y el 108.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima sobre la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), el Convenio sobre la gestión del agua de lastre, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), el Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS), el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) y el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW)

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 su 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) Con arreglo al artículo 38, letra a), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el Comité de Protección del Medio Marino desempeña las funciones que a la organización le hayan sido o puedan serle conferidas por aplicación directa de convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques o en virtud de lo dispuesto en dichos convenios, especialmente respecto de la aprobación y enmienda de reglas u otras disposiciones.
- (4) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 28, letra b), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI debe establecer el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que le asignen dicho Convenio, la Asamblea de la OMI o el Consejo de la OMI, o los que, dentro de lo estipulado en dicho artículo, puedan serle asignados por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en este, y que sean aceptados por la organización.

- (5) El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en su 81.º período de sesiones, que se celebrará del 18 al 22 de marzo de 2024, prevé adoptar enmiendas al artículo V, del protocolo I, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), al anexo VI del Convenio MARPOL sobre combustibles de bajo punto de inflamación y otras cuestiones relacionadas con el fueloil, sobre la accesibilidad de los datos de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques y sobre la inclusión de datos sobre la actividad de transporte y la mejora del nivel de granularidad en el sistema de recopilación de datos (DCS) de la OMI, y sobre el Convenio sobre la gestión del agua de lastre.
- (6) El Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su 108.º período de sesiones, que se celebrará del 15 al 24 de mayo de 2024, prevé adoptar enmiendas a los capítulos II-1, II-2 y V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), el Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS), el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI); y la sección A-VI/1 del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW).
- (7) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 81.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, ya que los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, en particular en la Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo¹, la Directiva 2009/18/CE, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo², la Directiva (UE) 2016/802, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos³, el Reglamento (UE) 2015/757, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo⁴, la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión⁵, la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión⁶, el Reglamento (UE) 2023/1805, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo⁷, y la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁸.
- (8) Por consiguiente, la Unión debe apoyar las enmiendas al artículo V, del protocolo I, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), ya que es importante establecer un único sistema de notificación de la pérdida de contenedores, a fin de impedir que se dupliquen los requisitos de

¹ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

² DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

³ DO L 132 de 21.5.2016, p. 58.

⁴ DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

⁵ DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

⁶ DO L 264 de 9.10.2015, p. 1.

⁷ DO L 234 de 22.9.2023, p. 48.

⁸ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

presentación y evitar confusiones, lo que conlleva el riesgo de que no se notifiquen los contenedores perdidos en el mar.

- (9) La Unión debe apoyar las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre combustibles de bajo punto de inflamación y otras cuestiones relacionadas con el fueloil, porque resolverán la cuestión que se plantea por el requisito de realizar ensayos e incluir información sobre el punto de inflamación en la nota de entrega de combustible para combustibles de bajo punto de inflamación, lo cual no era coherente con las recientes enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS adoptadas en el MSC 106. La Unión también debe apoyar las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre la accesibilidad de los datos de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques y sobre la inclusión de datos sobre la actividad de transporte y la mejora del nivel de granularidad en el DCS de la OMI, ya que optimizan el uso del DCS en beneficio de la elaboración de políticas de descarbonización del transporte marítimo y constituyen un consenso para un acceso más amplio a los datos del DCS de la OMI y su control por parte de la Secretaría de la OMI. Por una parte, las consultorías analíticas y las entidades de investigación tienen acceso a los datos del DCS con la aprobación de la Secretaría de la OMI y, por otra, estas enmiendas ofrecen la posibilidad de que cualquier empresa divulgue de forma voluntaria los datos del DCS de sus buques al público en general.
- (10) La Unión debe respaldar las enmiendas al Convenio sobre la gestión del agua de lastre, ya que aumentarán el uso de la digitalización mediante el mantenimiento de libros registro electrónicos en virtud del Convenio.
- (11) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 108.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, ya que los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, en la Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje⁹, la Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo¹⁰, la Directiva 2009/18/CE, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo¹¹, el Reglamento (UE) n.º 530/2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único¹², la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos¹³ y la Directiva (UE) 2022/993, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas¹⁴.
- (12) Por consiguiente, la Unión debe apoyar las enmiendas a los capítulos II-1, II-2 y V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, ya que aumentarán sustancialmente la seguridad, y garantizarán que todos los buques nuevos que no sean buques tanque, en particular los buques de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 20 000, puedan ser remolcados de forma segura en caso de emergencia, así como mejorarán, en general, las normas de seguridad contra incendios de los buques de pasaje, en particular los buques de pasaje de transbordo rodado, y la seguridad en relación con la utilización de combustible

⁹ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

¹⁰ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

¹¹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

¹² DO L 172 de 30.6.2012, p. 3.

¹³ DO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

¹⁴ DO L 169 de 27.6.2022, p. 45.

líquido en buques de pasaje. Asimismo, simplificarán el tratamiento de los informes relativos a la pérdida de contenedores con el fin de cumplir las obligaciones reglamentarias, establecer una prescripción de notificación por parte del Estado de abanderamiento a la OMI, aumentar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación.

- (13) La Unión debe respaldar las enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), ya que mejorarán la seguridad de los buques, en particular los buques de pasaje, que utilizan gas natural como combustible.
- (14) La Unión debe apoyar las enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), porque modificarán los procedimientos para la aprobación y certificación de una empresa dedicada a la medición del espesor de las estructuras de casco que figuran en los anexos de las enmiendas de 2019 al Código ESP 2011, que hacen referencia a la Administración en lugar de referirse a una organización reconocida por la Administración. Esto contribuirá a aclarar el procedimiento.
- (15) La Unión debe respaldar las enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS), porque promueven la seguridad marítima al revisarse la velocidad de arriado de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate de los buques de pasaje, garantizarse un rendimiento adecuado en el agua de los chalecos salvavidas para la seguridad de la gente de mar y reforzarse las normas de seguridad de los sistemas de una sola tira y de gancho con ganchos de suelta mediante la eliminación de las exenciones previstas en el párrafo 4.4.7.6.17.
- (16) La Unión debe respaldar las enmiendas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), ya que aportarán beneficios significativos para la seguridad de la vida humana en el mar al mejorar la seguridad contra incendios de los buques de pasaje y, en particular, de los buques de pasaje de transbordo rodado.
- (17) La Unión debe apoyar las enmiendas a la sección A-VI/1 del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), ya que garantizarán un lugar de trabajo seguro para la gente de mar mediante la inclusión en la sección A-VI/1 sobre «Requisitos mínimos de familiarización, formación e instrucción básicas para la gente de mar en aspectos de seguridad» de una nueva competencia para «contribuir a la prevención y la respuesta respecto de la intimidación y el acoso, incluidos el acoso y las agresiones sexuales».
- (18) La posición de la Unión debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros de la OMI, y por la Comisión, actuando conjuntamente.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que ha de adoptarse en nombre de la Unión en el 81.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI) será la de aceptar la adopción de las enmiendas a:

- a) el artículo V, del protocolo I, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), tal como figuran en el anexo del documento MEPC 81/3/1 de la OMI;

- b) el anexo VI del Convenio MARPOL sobre combustibles de bajo punto de inflamación y otras cuestiones relacionadas con el fueloil, sobre la accesibilidad de los datos de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques, y sobre la inclusión de datos sobre la actividad de transporte y la mejora del nivel de granularidad en el DCS de la OMI, tal como se establecen en el anexo del documento MEPC 81/3/2 de la OMI; y
- c) el Convenio sobre la gestión del agua de lastre, según figuran en el anexo del documento MEPC 81/3 de la OMI.

Artículo 2

La posición que ha de adoptarse en nombre de la Unión en el 108.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI será la de aceptar la adopción de las enmiendas a:

- a) los capítulos II-1, II-2 y V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, tal como figuran en los anexos 1 y 2 del documento MSC 108/3 de la OMI;
- b) el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), tal como las recoge el anexo 3 del documento MSC 108/3 de la OMI;
- c) el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), tal como se establecen en el anexo 5 del documento MSC 108/3 de la OMI;
- d) el Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS), tal como se establecen en el anexo 6 del documento MSC 108/3 de la OMI;
- e) el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), tal como se establecen en el anexo 7 del documento MSC 108/3 de la OMI; y
- f) la sección A-VI/1 del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), tal como figuran en el anexo del documento MSC 108/3/2 de la OMI.

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son la Comisión y los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente