

Bruselas, 19 de marzo de 2026  
(OR. en)

7530/26

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2026/0073 (NLE)**

---

---

**MAR 33  
OMI 10  
ENV 259**

## PROPUESTA

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 19 de marzo de 2026

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: COM(2026) 127 final

---

Asunto: Propuesta de  
DECISIÓN DEL CONSEJO  
relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 84.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y durante el 111.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994 (Código NGV 1994), al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000), al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS) y al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988)

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 127 final.

---

Adj.: COM(2026) 127 final

Bruselas, 19.3.2026  
COM(2026) 127 final

2026/0073 (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 84.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y durante el 111.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994 (Código NGV 1994), al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000), al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS) y al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988)**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### **1. OBJETO DE LA PROPUESTA**

La presente propuesta se refiere a la decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 84.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 84) de la Organización Marítima Internacional, que se celebrará del 27 de abril al 1 de mayo de 2026, y en el 111.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 111) de la Organización Marítima Internacional, que se celebrará del 13 al 22 de mayo de 2026.

Durante su 84.º período de sesiones, está previsto que el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) adopte enmiendas al anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

Durante su 111.º período de sesiones, está previsto que el MSC adopte enmiendas a:

- a) los capítulos IV y V y el apéndice (Certificados) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974;
- b) el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994 (Código NGV 1994);
- c) el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000);
- d) el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011);
- e) el Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS),
- f) el anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988).

### **2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **2.1. El Convenio de la Organización Marítima Internacional, el Convenio MARPOL y el Convenio SOLAS**

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 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 atiende 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.

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, celebrado en 1973 (MARPOL), es un Convenio de la OMI que entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio MARPOL y veinticinco Estados miembros

también son Partes en el anexo VI<sup>1</sup>, 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, 1974 («Convenio SOLAS»), 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 encargada de establecer normas a nivel mundial 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 adhesión a la OMI solo está abierta a los Estados. Todos los Estados miembros de la UE son miembros de la OMI. Aunque la UE no es miembro, las relaciones de la Comisión Europea con la OMI se basan, en la actualidad, en la Resolución A.1168(32) de la OMI, que establece los procedimientos y condiciones para la cooperación entre la OMI y las organizaciones intergubernamentales. Sobre la base de esta Resolución de la OMI y de otras disposiciones adoptadas desde 1974, la Comisión Europea participa como observadora en todas las reuniones de los Comités y de los Subcomités de la OMI.

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI 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.

De conformidad con el artículo 38, letra a), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Protección del Medio Marino desempeña los cometidos que le asigne dicho Convenio, la Asamblea 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 OMI. Las decisiones del Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares son aprobadas por una mayoría de miembros.

Durante el MEPC 84 se adoptarán enmiendas al Convenio MARPOL de conformidad con el artículo 16, apartado 2, letras b), c) y d), del Convenio.

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 OMI 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,

---

<sup>1</sup> Austria y Hungría aún no han ratificado el anexo VI del Convenio MARPOL.

investigaciones acerca de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

De conformidad con el artículo 28, letra b), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI establece el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que le asigne dicho Convenio, la Asamblea 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 OMI. Las decisiones del Comité de Seguridad Marítima y de sus órganos auxiliares son aprobadas por una mayoría de miembros.

El MSC 111 adoptará enmiendas de conformidad con el artículo VIII, letra b), inciso iv), del Convenio SOLAS y el artículo VI, apartado 2, letra d), del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988.

### **2.3. Acto previsto del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI**

Durante el 84.º período de sesiones, el MEPC debe adoptar enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL relativas a:

- la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones (reglas 13 y 14 y apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL);
- la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) y la cláusula de revisión de la medida de reducción de gases de efecto invernadero (GEI) a corto plazo (reglas 20, 25, 27 y 28).

Estaba previsto que estas enmiendas se adoptaran durante el segundo período extraordinario de sesiones del MEPC, que tuvo lugar del 14 al 17 de octubre de 2025.

En preparación de la reunión del MEPC/ES.2, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Decisión (UE) 2025/2093 del Consejo, de 10 de octubre de 2025, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, en su segundo período de sesiones extraordinario, por lo que respecta a la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)<sup>2</sup>.

De conformidad con la Decisión 2025/2093 del Consejo, la posición de la Unión en el MEPC/ES.2 era la de aprobar la adopción de:

- a) las enmiendas a las reglas 13 y 14 y del apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL relativas a la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones;
- b) las enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL relativas a la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI), y
- c) la introducción del nuevo capítulo 5 del anexo VI del Convenio MARPOL, relativo al marco de cero emisiones netas de la OMI.

Dado que la reunión del MEPC/ES.2 se aplazó un año, la OMI ha transmitido al MEPC las enmiendas mencionadas al anexo VI del Convenio MARPOL con arreglo a las letras a) y b) para su adopción en su 84.º período de sesiones. A tal fin, se presenta la presente propuesta.

<sup>2</sup> DO L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

Paralelamente, la adopción del nuevo capítulo 5 del anexo VI del Convenio MARPOL, relativo al marco de cero emisiones netas de la OMI, con arreglo a la letra c), se aplazó junto con el MEPC/ES.2.

#### **2.4. Acto previsto del Comité de Seguridad Marítima de la OMI**

Durante su 111.º período de sesiones, está previsto que el MSC adopte enmiendas a:

- a) los capítulos IV y V y el apéndice (Certificados) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974;
- b) el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994 (Código NGV 1994);
- c) el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000);
- d) el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011);
- e) el Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS);
- f) el anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988).

### **3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN EN EL MEPC 84**

#### **3.1. Enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL**

Los Estados miembros de la UE y la Comisión Europea, junto con el Reino Unido, Islandia, Dinamarca (Groenlandia) y las Islas Feroe, presentaron un documento al MEPC 83, en el que proponían designar el Nordeste Atlántico como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre, materia particulada y óxidos de nitrógeno, de conformidad con el anexo VI del Convenio MARPOL. La Comisión ha participado activamente en los trabajos preparatorios junto con los Estados ribereños bajo la coordinación de la delegación portuguesa.

El Grupo Técnico sobre la Designación de Zonas Marítimas Especialmente Sensibles y Zonas Especiales había determinado que la zona de control de las emisiones propuesta cumplía los criterios establecidos en la sección 3 del apéndice III del anexo VI del Convenio MARPOL. Tras tomar nota de los resultados del Grupo técnico, el MEPC 83 aprobó la designación de una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>, materia particulada y NO<sub>x</sub> en el Nordeste Atlántico, con vistas a su adopción en el próximo período de sesiones del MEPC. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5085 de la OMI, de 24 de octubre de 2025.

Conviene que la Unión apoye la propuesta presentada en el proyecto revisado de enmiendas de designar el Nordeste Atlántico como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre, materia particulada y óxidos de nitrógeno, de conformidad con el anexo VI del Convenio MARPOL, ya que contribuirá a prevenir, reducir y controlar las emisiones de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> y materia particulada procedentes de los buques para obtener los beneficios sanitarios y medioambientales conexos, al mismo tiempo que las repercusiones económicas para el sector marítimo se mantienen a un nivel gestionable.

### 3.2. Enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL

El MEPC 82 había creado el Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre la Revisión de la Medida de Reducción de GEI a Corto Plazo, bajo la coordinación conjunta de Brasil, Japón y la Comisión Europea.

En su primera reunión, el Grupo de Trabajo entre Periodos de Sesiones sobre Contaminación Atmosférica y Eficiencia Energética (ISWG-APEE 1) examinó, entre otros temas, la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) para su análisis, así como la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo.

Por lo que se refiere a la accesibilidad de los datos del DCS de la OMI, el ISWG-APEE 1 examinó el informe del Grupo de Trabajo por Correspondencia, que había acordado mejorar la accesibilidad de los datos del DCS de la OMI en la fase 1. A raíz de consideraciones, el Grupo elaboró proyectos de enmiendas a la regla 27 del anexo VI del Convenio MARPOL.

El MEPC 83 encargó al Grupo de Trabajo sobre Contaminación Atmosférica y Eficiencia Energética, entre otras cosas, que finalizara los proyectos de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL y las directrices asociadas relativas a la accesibilidad del DCS de la OMI.

Tras observar que el Grupo de Trabajo había examinado con más detenimiento los proyectos de enmiendas a la regla 27 del anexo VI del Convenio MARPOL y a las directrices asociadas relativas a la accesibilidad del DCS de la OMI elaborados por el ISWG-APEE 1, el MEPC 83 aprobó los proyectos de enmiendas a la regla 27 del anexo VI del Convenio MARPOL sobre la accesibilidad del DCS de la OMI, con vistas a su adopción durante el siguiente período de sesiones del MEPC. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5005 de la OMI, de 11 de abril de 2025.

La Unión presentó una propuesta al respecto (ISWG-GHG 13/7), en la que pedía que se modificara el DCS en lo referente a la granularidad de los datos, los datos adicionales y la accesibilidad. Los proyectos de enmiendas son coherentes con la ISWG-GHG 13/7 en relación con una mayor accesibilidad.

La posición de la Unión en el ISWG-APEE 1 y en el MEPC 83 fue la de apoyar los proyectos de enmiendas a la regla 27.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que mejorarán aún más la accesibilidad de los datos del DCS de la OMI para garantizar la aplicación rigurosa del marco del CII y facilitar su revisión.

Por lo que se refiere a las cláusulas relativas a la revisión de la medida a corto plazo, el ISWG-APEE 1 elaboró proyectos de enmiendas a las reglas 20, 25 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL, basándose en el anexo del documento MEPC 83/6/11, elaborado por el Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre una Actualización de la Referencia a la Estrategia de la OMI y sobre la Revisión de la Medida de Reducción de GEI a Corto Plazo.

El MEPC 83 aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas 20, 25 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL con vistas a su adopción durante el siguiente período de sesiones del MEPC. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5085 de la OMI, de 24 de octubre de 2025.

La posición de la Unión en el ISWG-APEE 1 y en el MEPC 83 fue la de apoyar los proyectos de enmiendas presentados en el documento MEPC 83/6/11.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que son consecuencia de la adopción de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI y de la finalización de la revisión de las medidas a corto plazo por parte de la OMI, y permiten seguir revisando dichas reglas.

#### **4. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN EN EL MSC 111**

##### **4.1. Enmiendas a los capítulos IV y V y al apéndice (Certificados) del Convenio SOLAS y enmiendas al Código NGV 1994 y al Código NGV 2000**

El MSC 103 había asignado al Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR) la labor de elaborar enmiendas a los capítulos IV y V del Convenio SOLAS, así como normas y directrices de rendimiento para introducir un sistema de intercambio de datos VHF (VDES).

El NCSR 10 inició el debate sobre esta labor planteando si el Subcomité debería considerar introducir el VDES en el capítulo IV del Convenio SOLAS además de en el capítulo V. La posición de la Unión fue la de apoyar que, aunque el Subcomité podía priorizar la introducción del VDES en el capítulo V del Convenio SOLAS, también era importante plantear su introducción en el capítulo IV del Convenio.

El Subcomité acordó crear un grupo de trabajo por correspondencia, bajo la coordinación de Japón, a fin de llevar a cabo un análisis técnico, reglamentario y operativo de los VDES, incluido su componente de comunicaciones y los costes asociados, al objeto de elaborar los proyectos de normas de rendimiento y de enmiendas a los capítulos IV y V del Convenio SOLAS requeridos, así como para determinar cualquier enmienda consiguiente a otros instrumentos.

El NCSR 11 siguió debatiendo la posibilidad y la manera de incluir el VDES en los capítulos IV y V del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta las opciones desarrolladas por el Grupo de Trabajo por Correspondencia. El NCSR 11 restableció el Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre el Sistema de Intercambio de Datos VHF (VDES), coordinado por Japón, para ultimar los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS, incluidas las enmiendas consiguientes. La posición de la Unión en el NCSR 11 fue la de apoyar la creación del Grupo de Trabajo sobre Navegación para seguir debatiendo las enmiendas al Convenio SOLAS y apoyar el restablecimiento del Grupo de Trabajo por Correspondencia para continuar el trabajo necesario entre períodos de sesiones.

El NCSR 12 examinó el informe del Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS y las consiguientes enmiendas a los instrumentos obligatorios y no obligatorios, y acordó remitir este trabajo a un grupo de trabajo para finalizarlo. Tras examinar el informe del Grupo de Trabajo, el Subcomité aprobó los proyectos de enmiendas al capítulo V y al apéndice del Convenio SOLAS. El Subcomité también aprobó los consiguientes proyectos de enmiendas a los códigos NGV 1994 y 2000. Tras examinar la evaluación del Grupo de Trabajo relativa a la aprobación de los mencionados proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS, el Subcomité acordó invitar al MSC 110 a aprobarlos, con carácter urgente, para que pudiese adoptarlos el MSC 111 y entrasen en vigor el 1 de enero de 2028. La posición de la Unión en el NCSR 12 fue apoyar la labor del Grupo de Trabajo por Correspondencia y proponer que su informe se remitiera a un grupo de trabajo para que realizase un examen adicional.

El MSC 110 aprobó los proyectos de enmiendas al capítulo V y al apéndice del Convenio SOLAS conducente a introducir el Sistema de Intercambio de Datos VHF (VDES), con vistas a su posterior adopción en el MSC 111. El Comité aprobó asimismo los consiguientes proyectos de enmiendas a los códigos NGV 1994 y 2000 para su posterior adopción en el

MSC 111, en consonancia con los mencionados proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5063 de la OMI, de 29 de septiembre de 2025.

La posición de la Unión en el MSC 110 fue la de apoyar los proyectos de enmiendas.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que es más eficiente utilizar canales especiales para los mensajes específicos de la aplicación (ASM) del VDES, y este último tiene capacidad adicional para intercambiar más datos digitales y, por tanto, podría adaptarse al futuro aumento de la demanda de utilización de datos digitales en las radiocomunicaciones marítimas. Además, el intercambio de datos digitales aporta numerosos beneficios, no solo para la seguridad y la conciencia situacional, sino también para la seguridad, la eficiencia de la navegación, la protección del medio marino y la reducción de la carga para la gente de mar. El VDES mejora significativamente los beneficios obtenidos a través del sistema de identificación automática (AIS) y se considera un elemento de apoyo de la navegación electrónica. La capacidad de intercambiar ASM y otra información entre los buques y las autoridades costeras mejora significativamente con la adopción del VDES.

Por lo que se refiere a las enmiendas a las reglas IV/5, V/4 y V/5 del Convenio SOLAS, el NCSR 12 tomó nota de las consideraciones del Grupo Mixto de Expertos OMI/UIT sobre la elaboración de proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS. También estudió las opciones para modificar el Convenio SOLAS preparadas por el Grupo Mixto de Expertos OMI/UIT, teniendo en cuenta documentos como la presentación de la Unión al NCSR 12, en la que formuló observaciones sobre las opciones presentadas por el Grupo Mixto de Expertos OMI/UIT. El NCSR 12 remitió los asuntos al Grupo de Trabajo para que siguiera revisando y ultimando las enmiendas al Convenio SOLAS. El NCSR 12 aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas IV/5, V/4 y V/5 del Convenio SOLAS, relativas al requisito de difusión de información sobre seguridad marítima (ISM) e información relacionada con búsqueda y salvamento (SAR) a través de todos los servicios móviles por satélite (RMSS) operativos reconocidos, y refrendó la justificación de la presentación de los mencionados proyectos de enmiendas al MSC 110 para su aprobación, con vistas a su adopción por el MSC 111 y su entrada en vigor el 1 de enero de 2028. La posición de la Unión en el NCSR 12 fue la de apoyar la presentación por parte de la Unión de proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS relativas a la difusión de información sobre ISM y SAR a través de todos los servicios móviles por satélite operativos reconocidos.

El MSC 110 aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas IV/5, V/4 y V/5 del Convenio SOLAS, relativas al requisito de difusión de información sobre ISM y SAR a través de todos los servicios móviles por satélite operativos reconocidos por la Organización para su uso en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), con vistas a su posterior adopción en el MSC 111. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5063 de la OMI, de 29 de septiembre de 2025.

La posición de la Unión en el MSC 110 fue la de apoyar los proyectos de enmiendas.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que, al introducir nuevos servicios móviles por satélite reconocidos, debe establecer claramente el requisito de difusión de información sobre seguridad marítima e información relacionada con la búsqueda y el salvamento a través de todos los servicios móviles por satélite reconocidos operativos.

#### 4.2. Enmiendas al Código ESP 2011

En su 10.º período de sesiones (SDC 10), el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque sometió a debate las enmiendas al Código ESP 2011 y acordó que los trabajos debían llevarse

a cabo entre sesiones en un grupo de trabajo por correspondencia al que se encomendaría el examen de la propuesta de enmiendas al Código ESP. La posición de la Unión en el SDC 10 fue la de proponer que las enmiendas planteadas al Código ESP se debatiesen en un grupo de trabajo por correspondencia o se aplazasen a un grupo de trabajo que debía establecerse en el SDC 11.

El SDC 11 examinó el informe del Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre las enmiendas al Código ESP 2011 para permitir el uso de técnicas de inspección a distancia (RIT) y remitió el asunto a un grupo de trabajo. Tras examinar el informe del Grupo de Trabajo, el SDC 11 aprobó los proyectos de enmiendas al Código ESP 2011 destinados a incorporar las RIT para su aprobación en el MSC 110 y su posterior adopción en el MSC 111. La posición de la Unión en el SDC 11 fue la de apoyar el informe del Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre el uso de técnicas de inspección a distancia y su remisión a un grupo de trabajo.

El MSC 110 aprobó los proyectos de enmiendas al Código ESP 2011 para permitir el uso de las RIT, con vistas a su adopción en el MSC 111 y su entrada en vigor el 1 de enero de 2028. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5063 de la OMI, de 29 de septiembre de 2025.

La posición de la Unión en el MSC 110 fue la de apoyar los proyectos de enmiendas.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que estas técnicas ofrecen una mayor eficiencia, flexibilidad y fiabilidad en las actividades cotidianas de prospección e inspección sin perjudicar el resultado de dichas prospecciones.

#### **4.3. Enmiendas al Código IDS**

En su 10.º período de sesiones (SSE 10), el Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque acordó, en principio, elaborar enmiendas al Código IDS en lo que respecta a los requisitos de diseño y ensayo de prototipos para las disposiciones utilizadas en los ensayos operacionales de los sistemas de suelta de botes salvavidas de caída libre sin puesta a flote del bote salvavidas, con vistas a su ultimación por el SSE 11, y encargó al Grupo de Trabajo por Correspondencia del IDS que finalizara los proyectos de enmiendas. La posición de la Unión en el SSE 10 fue la de apoyar que el debate se remitiera al Grupo de Trabajo.

Tras aprobar la labor del Grupo de Trabajo por Correspondencia, el SSE 11 examinó los proyectos de enmiendas y encargó al Grupo de trabajo que los finalizara. El SSE 10 dio su visto bueno a los proyectos de enmiendas al Código IDS, con vistas a su aprobación por parte del MSC 110 y a su posterior adopción por el MSC 111. La posición de la Unión en el SSE 11 fue la de apoyar el informe del Grupo de Trabajo por Correspondencia y la creación de un grupo de trabajo sobre dispositivos de salvamento para finalizar, en este período de sesiones, los proyectos de enmiendas al Código IDS.

Tras examinar los proyectos de enmiendas al Código IDS, el MSC 110 aprobó dichos proyectos con vistas a su adopción en el MSC 111. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5063 de la OMI, de 29 de septiembre de 2025.

La posición de la Unión en el MSC 110 fue la de apoyar los proyectos de enmiendas.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que facilitarán la seguridad de la vida humana en el mar al aumentar la confianza en el funcionamiento efectivo y eficiente del bote salvavidas de caída libre en caso de abandono del buque.

#### 4.4. Enmiendas al Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988

El MSC 107 aprobó añadir un nuevo punto de trabajo para modificar el Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988, a fin de definir el requisito de instalar barandillas de protección en la estructura de cubierta para minimizar los riesgos para la seguridad. El Comité aprobó este nuevo punto de trabajo. La posición de la Unión en el MSC 107 fue la de apoyar este nuevo punto de trabajo.

El SDC 10, si bien aceptó en principio el proyecto de enmienda a la regla 25 del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988, señaló que era necesario seguir trabajando para ultimarlos y acordó solicitar al Comité que prorrogara la finalización prevista del punto de trabajo al año 2025 y que mantuviera el punto del orden del día en el orden del día provisional del SDC 11. La posición de la Unión en el SDC 10 fue la de apoyar la propuesta de enmienda a la regla 25 del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988.

El SDC 11 estuvo de acuerdo con los proyectos de enmiendas a la regla 25 del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988 para su aprobación en el MSC 110 y su posterior adopción en el MSC 111, y se prevé que entre en vigor el 1 de enero de 2028. La posición de la Unión en el SDC 11 fue la de apoyar la propuesta de enmienda a la regla 25 del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988.

El MSC 110 aprobó los proyectos de enmiendas a la regla 25 del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988 relativas al requisito de instalar barandillas de protección en la estructura de cubierta, con vistas a su adopción en el MSC 111. La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5063 de la OMI, de 29 de septiembre de 2025.

La posición de la Unión en el MSC 110 fue la de apoyar los proyectos de enmiendas.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que la instalación de barandillas con tres travesaños en la estructura de cubierta puede aumentar de manera efectiva la protección de la tripulación, reducir el riesgo de caída por la borda y de lesiones de la tripulación y mejorar la seguridad de los buques con un coste económico mínimo.

## 5. LEGISLACIÓN Y COMPETENCIAS DE LA UE EN LA MATERIA

### 5.1. Legislación pertinente de la UE

#### 5.1.1. *Enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL*

La Directiva (UE) 2016/802 tiene por objeto reducir las emisiones de dióxido de azufre de determinados combustibles líquidos<sup>3</sup>. Aspira a prevenir y controlar la contaminación atmosférica causada por las emisiones nocivas procedentes de la combustión de combustibles líquidos con alto contenido de azufre, que resultan perjudiciales para la salud humana y el medio ambiente y contribuyen a la deposición ácida. Los artículos 6 y 13, así como el anexo I, se refieren a las normas establecidas en el anexo VI del Convenio MARPOL sobre el contenido máximo de azufre en los combustibles de los buques y las emisiones de SO<sub>x</sub> procedentes de los buques en aguas de la UE.

---

<sup>3</sup> Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

La Directiva marco sobre la estrategia marina<sup>4</sup> impone a los Estados miembros la obligación de adoptar las medidas necesarias para lograr o mantener un «buen estado medioambiental» del medio marino a más tardar en el año 2020. Por «buen estado medioambiental» se entiende «el estado medioambiental de las aguas marinas en el que estas dan lugar a océanos y mares ecológicamente diversos y dinámicos, limpios, sanos y productivos en el contexto de sus condiciones intrínsecas, y en el que la utilización del medio marino se encuentra en un nivel sostenible, quedando así protegido su potencial de usos y actividades por parte de las generaciones actuales y futuras» (artículo 3, punto 5, de la Directiva marco sobre la estrategia marina). La determinación del buen estado medioambiental requiere, entre otras cosas, que se minimice la eutrofización inducida por el ser humano, especialmente sus efectos adversos, como pueden ser las pérdidas en biodiversidad, la degradación de los ecosistemas, las proliferaciones algales nocivas y el déficit de oxígeno en las aguas profundas. La reducción de las aportaciones de nitrógeno derivadas del transporte marítimo mediante la aplicación de las normas de nivel III como consecuencia de la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> ayudará a los Estados miembros de la UE limítrofes con ese océano a lograr el buen estado ambiental referido en la Directiva marco sobre la estrategia marina.

La Directiva de calidad del aire ambiente<sup>5</sup> (revisada en 2024) establece, entre otras cosas, valores límite de NO<sub>2</sub> a fin de evitar, prevenir o reducir los efectos perjudiciales para la salud humana o el medio ambiente causados por la contaminación atmosférica. La Directiva de calidad del aire ambiente reconoce que, para lograr los objetivos establecidos en esa Directiva, resulta de especial importancia combatir las emisiones de contaminantes en la fuente, en particular a través de medidas que limiten las emisiones de escape de los motores de varias fuentes móviles y estacionarias gracias a normas relativas a las emisiones de los motores o a la calidad de los combustibles. La Unión ha establecido varios actos legislativos para regular las emisiones mediante normas sobre las emisiones de los motores de varios tipos de vehículos de transporte por carretera (turismos, camiones y furgones, mediante las normas Euro<sup>6</sup>) y de las máquinas móviles no de carretera (buques de navegación interior y locomotoras, mediante la Directiva sobre máquinas móviles no de carretera<sup>7</sup>).

Por consiguiente, las enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL sobre la adopción de una zona de control de las emisiones pueden afectar de manera decisiva al contenido de la Directiva (UE) 2016/802. Esto se debe a que el

---

<sup>4</sup> Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

<sup>5</sup> Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>).

<sup>6</sup> Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

<sup>7</sup> Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

establecimiento de una zona de control de las emisiones en los Estados miembros de la UE afectaría a la aplicación de dicha Directiva, ya que sus artículos 6 y 13 y su anexo I se refieren a las normas establecidas en el anexo VI del Convenio MARPOL sobre el contenido máximo de azufre en los combustibles de los buques y las emisiones de SO<sub>x</sub> de los buques en aguas de la UE.

#### 5.1.2. *Enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI 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<sup>8</sup> (Reglamento SNV de la UE), establece el marco jurídico para un sistema de la UE de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de 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 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. La mejora de la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) para el público general y la introducción de la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo tienen por objeto reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional de manera coherente con el nivel de ambición establecido en la Estrategia de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de GEI Procedentes de los Buques. La mejora de la coherencia y la calidad de los datos notificados en el marco del DCS de la OMI y la ampliación del acceso a los datos para el público general tienen implicaciones para la recogida y la notificación de los datos sobre el consumo de fueloil de los buques y, por lo tanto, podrían afectar al seguimiento, la verificación y la notificación de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo con arreglo al Reglamento SNV de la UE.

La Legislación europea sobre el clima<sup>9</sup> establece objetivos climáticos vinculantes de la Unión (en comparación con 1990) de reducción de las emisiones netas de GEI —una vez deducidas las absorciones— en al menos un 55 % de aquí a 2030 y en un 90 % de aquí a 2040 (propuesta de la Comisión). 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, sobre el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE<sup>10</sup>, mediante la Directiva

---

<sup>8</sup> Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

<sup>9</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>10</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

(UE) 2023/959<sup>11</sup> para ampliar el RCDE UE al sector del transporte marítimo con vistas a su aplicación a partir del 1 de enero de 2024 (junto con las modificaciones necesarias del Reglamento SNV de la UE<sup>12</sup>, 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<sup>13</sup> (Reglamento «FuelEU Maritime») se centra en el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo 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 SNV de la UE.

A su vez, estos actos de la UE están estrechamente relacionados con las medidas de la OMI en materia de GEI, 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 el consumo de combustible y 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 SNV de la UE, así como a la Directiva RCDE UE y al Reglamento «FuelEU Maritime».

Por lo tanto, las enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL relativas a la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) y la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo pueden afectar de manera decisiva a los requisitos aplicables con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757, al Reglamento (UE) 2023/1805 y a la Directiva (UE) 2023/959.

### 5.1.3. *Enmiendas a los capítulos IV y V y al apéndice (Certificados) del Convenio SOLAS y enmiendas al Código NGV 1994 y al Código NGV 2000*

El artículo 6 de la Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo<sup>14</sup>, establece que todo

---

<sup>11</sup> Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, que modifica 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 (DO L 130 de 16.5.2023, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

<sup>12</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

<sup>13</sup> Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

<sup>14</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la

buque que haga escala en un puerto de un Estado miembro debe estar equipado con un AIS que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

El Reglamento (UE) 2019/1239 establece un entorno europeo de ventanilla única marítima<sup>15</sup>. Existe la posibilidad de utilizar el VDES para la transmisión de las formalidades informativas exigidas por el Reglamento.

Los equipos de radiocomunicación figuran en la sección 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2025/1533 de la Comisión<sup>16</sup>. El Reglamento de Ejecución contiene los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y las normas de ensayo para los equipos marinos. Se basa en la facultad de la Comisión para indicar, mediante actos de ejecución, los requisitos de diseño, construcción y rendimiento, así como las normas de ensayo para los equipos marinos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos<sup>17</sup>, de conformidad con su artículo 35, apartado 2.

El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE<sup>18</sup>, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, establece que los buques de pasaje nuevos de clase A que realicen travesías nacionales dentro de la UE deberán cumplir íntegramente las prescripciones del Convenio SOLAS, 1974, en su versión modificada. Por lo tanto, cualquier cambio en las reglas del Convenio SOLAS afectaría a las normas comunes de la Unión establecidas en la Directiva.

Por consiguiente, las enmiendas a los capítulos IV y V y el apéndice (Certificados) del Convenio SOLAS y las enmiendas al Código NGV 1994 y al Código NGV 2000 pueden influir de manera determinante en los requisitos aplicables en virtud de la Directiva 2002/59/CE, la Directiva 2014/90/UE y la Directiva 2009/45/CE.

#### 5.1.4. Enmiendas al 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 único<sup>19</sup>, la aplicación del régimen de evaluación del estado de los buques (RIE) 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 RIE utiliza el ESP como instrumento para alcanzar su objetivo, todo cambio que

---

que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>).

<sup>15</sup> Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (DO L 198 de 25.7.2019, p. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

<sup>16</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2025/1533 de la Comisión, de 23 de julio de 2025, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para los equipos marinos, y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1975 de la Comisión (DO L, 2025/1533, 23 de julio de 2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2025/1533/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj)).

<sup>17</sup> Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo (DO L 257 de 28.8.2014, p. 146, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

<sup>18</sup> Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>).

<sup>19</sup> Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único (DO L 172 de 30.6.2012, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>).

se introduzca en las inspecciones del ESP, como las enmiendas en curso para centrar los reconocimientos únicamente en las zonas sospechosas para 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.

#### *5.1.5. Enmiendas al Código IDS*

Las normas aplicables a los botes salvavidas y las balsas salvavidas, así como a los dispositivos de puesta a flote y los chigres, se rigen por el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/1533, en el que se hace referencia al Código IDS. El Reglamento de Ejecución contiene los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y las normas de ensayo para los equipos marinos. Se basa en la facultad de la Comisión para indicar, mediante actos de ejecución, los requisitos de diseño, construcción y rendimiento, así como las normas de ensayo para los equipos marinos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos, de conformidad con su artículo 35, apartado 2.

En la Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, el artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), aplica el Convenio SOLAS, en su versión modificada, así como los códigos pertinentes, como el Código IDS, a los buques de pasaje de clase A, mientras que el capítulo III del anexo I, «Dispositivos y medios de salvamento», establece requisitos diversos y amplios para los buques de pasaje de clases B, C y D cuando realizan travesías nacionales, también en relación con las balsas salvavidas y los botes salvavidas mediante la aplicación del Código IDS.

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.

#### *5.1.6. Enmiendas al Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988*

El término «convenios internacionales», según se define en la Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje [artículo 2, letra a)], incluye el Convenio sobre líneas de carga, junto con sus protocolos y enmiendas, y los códigos correspondientes de aplicación obligatoria, en sus versiones actualizadas. Asimismo, con arreglo al artículo 6, apartado 2, letra b), de dicha Directiva, «todo buque de pasaje nuevo de eslora igual o superior a 24 metros cumplirá lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966».

Por lo tanto, las enmiendas al Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988 pueden influir de manera determinante en el contenido de la Directiva 2009/45/CE.

## **5.2. Competencias de la UE**

El objeto de los actos previstos se refiere a ámbitos cubiertos en gran medida por el Derecho derivado de la Unión, tal como se explica en la sección 5.1. Por consiguiente, 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». Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la siguiente legislación de la Unión, en especial:

- Directiva (UE) 2016/802. Esto se debe a que el establecimiento de una zona de control de las emisiones en los Estados miembros de la UE afectaría a la aplicación

de dicha Directiva, ya que sus artículos 6 y 13 y su anexo I se refieren a las normas establecidas en el anexo VI del Convenio MARPOL sobre el contenido máximo de azufre en los combustibles de los buques y las emisiones de SO<sub>x</sub> de los buques en aguas de la UE.

- Reglamento (UE) 2015/757. Esto se debe a que establece el marco jurídico para un sistema de la UE de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de GEI. El cumplimiento de las nuevas obligaciones derivadas de la ampliación del 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 SNV de la UE.
- Directiva 2003/87/CE revisada por la Directiva (UE) 2023/959 para ampliar el RCDE UE al sector del transporte marítimo. Esto se debe a que está estrechamente relacionada con las medidas de la OMI en materia de GEI, 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.
- Reglamento (UE) 2023/1805. Esto se debe a que está estrechamente relacionado con las medidas de la OMI en materia de GEI, 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.
- Directiva 2002/59/CE. Esto se debe a que el artículo 6 establece que todo buque que haga escala en un puerto de un Estado miembro debe estar equipado con un AIS que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.
- Reglamento (UE) 2019/1239. Esto se debe a que existe la posibilidad de utilizar el VDES para la transmisión de las formalidades informativas exigidas por el Reglamento.
- Directiva 2014/90/UE y Reglamento de Ejecución (UE) 2025/1533 de la Comisión. Esto se debe a que los equipos de radiocomunicación figuran en la sección 5 del Reglamento de Ejecución. Además, las normas aplicables a los botes salvavidas y las balsas salvavidas, así como a los dispositivos de puesta a flote y los chigres, se rigen por el Reglamento de Ejecución, en el que se hace referencia al Código IDS.
- Directiva 2009/45/CE. Esto se debe a que el artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), establece que los buques de pasaje nuevos de clase A cumplirán íntegramente las prescripciones del Convenio SOLAS, 1974, en su versión revisada, así como los códigos pertinentes, incluido el Código IDS para los buques de pasaje de clase A. El artículo 6, apartado 4, dispone que las naves de pasaje de gran velocidad construidas o reparadas, alteradas o modificadas sustancialmente que realicen travesías nacionales a partir del 1 de enero de 1996 cumplirán las prescripciones de las reglas X/2 y X/3 del Convenio SOLAS de 1974, que exigen la aplicación del «Código de naves de gran velocidad». El capítulo III de su anexo I, «Dispositivos y medios de salvamento», establece prescripciones diversas y amplias para los buques de pasaje de las clases B, C y D que realicen travesías nacionales, también en relación con las balsas salvavidas y los botes salvavidas, mediante la aplicación del Código IDS. Además, el término «convenios internacionales», según se define en el artículo 2,

letra a), incluye el Convenio sobre líneas de carga, junto con sus protocolos y enmiendas, y los códigos correspondientes de aplicación obligatoria, en sus versiones actualizadas. Asimismo, con arreglo al artículo 6, apartado 2, letra b), de dicha Directiva, «todo buque de pasaje nuevo de eslora igual o superior a 24 metros cumplirá lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966».

- Reglamento (UE) n.º 530/2012. Esto se debe a que impone la obligatoriedad de aplicar el régimen de evaluación del estado de los buques (RIE) 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 RIE 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 para 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.

## **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 de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo<sup>20</sup>.

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Se refiere, en particular, a la situación en la que el acuerdo internacional por el que se crea el organismo establece que sus decisiones serán vinculantes para las partes. Este es el caso, por ejemplo, cuando el acuerdo internacional otorga al organismo la facultad de modificar determinados aspectos del acuerdo o de sus anexos.

#### *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 previstos que debe adoptar el MEPC 84 de la OMI constituyen actos que surten efectos jurídicos, ya que pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, tal como se indica en las secciones 5.1 y 5.2.

Los actos previstos que debe adoptar el MSC 111 de la OMI constituyen actos que surten efectos jurídicos, ya que pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, tal como se indica en la sección 5.1.

---

<sup>20</sup> Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

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 solamente 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 se refieren al transporte marítimo, aunque algunas de las enmiendas previstas hacen referencia a aspectos medioambientales. 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 84.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y durante el 111.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994 (Código NGV 1994), al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000), al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS) y al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988)**

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 OMI, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) 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. Durante su 84.º período de sesiones, el MEPC adoptará enmiendas al Convenio MARPOL de conformidad con el artículo 16, apartado 2, letras b), c) y d).
- (4) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 28, letra b), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima establece el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que le asigne dicho Convenio, la Asamblea 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 OMI. El MSC, en su 111.º período de

sesiones, adoptará enmiendas de conformidad con el artículo VIII, letra b), inciso iv), del Convenio SOLAS y el artículo VI, apartado 2, letra d), del Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988.

- (5) El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en su 84.º período de sesiones, que se celebrará del 27 de abril al 1 de mayo de 2026, debe adoptar enmiendas al anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL) sobre la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones (reglas 13 y 14 y apéndice VII) y acerca de la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI), así como la cláusula de revisión de la medida de reducción de gases de efecto invernadero (GEI) a corto plazo (reglas 20, 25, 27 y 28).
- (6) El Comité de Seguridad Marítima de la OMI, en su 111.º período de sesiones, que se celebrará del 13 al 22 de mayo de 2026, debe adoptar enmiendas a los capítulos IV y V y al apéndice (Certificados) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994 (Código NGV 1994), al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000), al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS) y al anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988).
- (7) Los actos previstos del MEPC y el MSC surtirán efectos jurídicos.
- (8) Procede, por tanto, establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MEPC 84, ya que los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, en la Directiva (UE) 2016/802, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos<sup>1</sup>, el Reglamento (UE) 2015/757, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo<sup>2</sup>, la Directiva (UE) 2023/959, que modifica 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<sup>3</sup>, y el Reglamento (UE) 2023/1805, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo<sup>4</sup>.
- (9) Por tanto, conviene que la Unión apoye las enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL, ya que contribuirán a prevenir, reducir y controlar las emisiones de contaminantes del aire procedentes de buques y así obtener beneficios sanitarios, medioambientales y económicos conexos.
- (10) Asimismo, la Unión debe apoyar las enmiendas a la regla 27 del anexo VI del Convenio MARPOL, ya que mejorarán aún más la accesibilidad de los datos del DCS

---

<sup>1</sup> DO L 132 de 21.5.2016, p. 58.

<sup>2</sup> DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

<sup>3</sup> DO L 130 de 16.5.2023, p. 134.

<sup>4</sup> DO L 234 de 22.9.2023, p. 48.

de la OMI para garantizar la aplicación rigurosa del marco del CII y facilitar su revisión.

- (11) La Unión debe apoyar las enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL, ya que son consecuencia de la adopción de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI y de la finalización de la revisión de las medidas a corto plazo por parte de la OMI, y permitirán seguir revisando dichas reglas.
- (12) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MSC 111, 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 pasaje<sup>5</sup>, la Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo<sup>6</sup>, 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<sup>7</sup> y la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos<sup>8</sup>.
- (13) Por tanto, la Unión debe apoyar estas enmiendas a los capítulos IV y V y al apéndice (Certificados) del Convenio SOLAS, al Código NGV 1994 y al Código NGV 2000, ya que es más eficiente utilizar canales especiales para los mensajes específicos de la aplicación (ASM) del VDES, y este último tiene capacidad adicional para intercambiar más datos digitales y, por tanto, podría adaptarse al futuro aumento de la demanda de utilización de datos digitales en las radiocomunicaciones marítimas. Además, el intercambio de datos digitales aporta numerosos beneficios, no solo para la seguridad y la conciencia situacional, sino también para la seguridad, la eficiencia de la navegación, la protección del medio marino y la reducción de la carga para la gente de mar. El VDES mejora significativamente los beneficios obtenidos a través del sistema de identificación automática (AIS) y se considera un elemento de apoyo de la navegación electrónica. La capacidad de intercambiar ASM y otra información entre los buques y las autoridades costeras mejora significativamente con la adopción del VDES. Asimismo, conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que, al introducir nuevos servicios móviles por satélite reconocidos, debe establecer claramente el requisito de difusión de información sobre seguridad marítima e información relacionada con la búsqueda y el salvamento a través de todos los servicios móviles por satélite reconocidos operativos.
- (14) La Unión debe apoyar las enmiendas al Código ESP 2011, ya que estas técnicas ofrecen una mayor eficiencia, flexibilidad y fiabilidad en las actividades cotidianas de prospección e inspección sin perjudicar el resultado de dichas prospecciones.
- (15) Conviene que la Unión apoye las enmiendas al Código IDS, ya que facilitarán la seguridad de la vida humana en el mar al aumentar la confianza en el funcionamiento efectivo y eficiente del bote salvavidas de caída libre en caso de abandono del buque.
- (16) Conviene que la Unión apoye las enmiendas al Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988, ya que la instalación de barandillas con tres travesaños en la estructura de cubierta puede aumentar de manera efectiva la protección de la tripulación, reducir el riesgo de caída por la borda y de lesiones de la tripulación y mejorar la seguridad de los buques con un coste económico mínimo.

---

<sup>5</sup> DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

<sup>6</sup> DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

<sup>7</sup> DO L 172 de 30.6.2012, p. 3.

<sup>8</sup> DO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

- (17) La posición de la Unión debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros de la OMI, actuando conjuntamente al servicio de los intereses de la Unión Europea.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 84.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI), o en cualquier período de sesiones posterior, será la de aprobar la adopción de las enmiendas a:

- a) las reglas 13 y 14 y el apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL, en lo relativo a la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones;
- b) las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL, en lo relativo a la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI), y la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo.

#### *Artículo 2*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 111.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), o en cualquier período de sesiones posterior, será la de aprobar la adopción de las enmiendas a:

- a) los capítulos IV y V y el apéndice (Certificados) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS);
- b) el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994 (Código NGV 1994);
- c) el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000);
- d) el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011);
- e) el Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS);
- f) el anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988).

#### *Artículo 3*

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

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente / La Presidenta*