



Bruselas, 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (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 75.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y en el 102.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima sobre la adopción de enmiendas al anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, enmiendas al capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación

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 la 75.ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (MEPC 75), que se celebrará en Londres del 30 de marzo al 3 de abril de 2020, y en el 102.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (MSC 102), que se celebrará en Londres del 13 al 22 de mayo de 2020, en relación con la adopción prevista de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL relativas a la aplicación coherente del límite de 0,50 % de azufre y de las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS: regla 3-8 de la parte A-1 relativo a los dispositivos de remolque y amarre, regla 7-2 de la parte B-1 sobre el cálculo del factor s_i y sobre las partes B-2 a B-4 en relación con la integridad de estanquidad y las enmiendas a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).

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.

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

Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (el «Convenio SOLAS») de 1974, que entró en vigor el 25 de mayo de 1980. La Unión no es Parte en el Convenio SOLAS.

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

2.2. Organización Marítima Internacional (OMI)

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

La pertenencia a la Organización está abierta a todos los Estados, y todos los Estados miembros de la UE son miembros de la OMI. Desde 1974, la Comisión Europea tiene la condición de observador en la Organización Marítima Internacional (OMI). Esto se basa en un Acuerdo de cooperación y colaboración entre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO) y la Comisión de las Comunidades Europeas sobre asuntos de interés común para ambas Partes.

El Comité de Protección del Medio Marino 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 competencias de la Organización en relación con el control y la prevención de la contaminación causada por los buques y están cubiertas por el Convenio MARPOL, incluidos los hidrocarburos, los productos químicos transportados a granel, las aguas sucias, las basuras y las emisiones de los buques a la atmósfera, como la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero. Otros asuntos cubiertos incluyen la gestión del agua de lastre, los sistemas antiincrustantes, el reciclaje de buques, la preparación y lucha contra la contaminación y la identificación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles.

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI proporciona los mecanismos necesarios para el desempeño de los cometidos que le 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 le 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 Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares son aprobadas por una mayoría de miembros.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI también 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 Seguridad Marítima de la OMI proporciona los mecanismos necesarios para el desempeño de los cometidos que le 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 le 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 o sus órganos auxiliares son aprobadas por una mayoría de miembros.

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

El 30 de marzo y el 3 de abril de 2020, durante su 75.º período de sesiones (MEPC 75), el Comité de Protección del Medio Marino debe adoptar enmiendas al anexo VI del Convenio

MARPOL. Se refieren a la aplicación del límite del 0,50 % de contenido de azufre utilizado en el fueloil a bordo de los buques. El objetivo de las enmiendas previstas al anexo VI del Convenio MARPOL es apoyar la aplicación coherente del límite del 0,50 % de azufre.

En 2008, la OMI adoptó una Resolución con miras a modificar el anexo VI del Convenio MARPOL, que incluye reglas para la prevención de la contaminación atmosférica por los buques. El anexo VI revisado del Convenio MARPOL entró en vigor el 1 de julio de 2010 e introdujo, en particular, límites de azufre más estrictos para los combustibles de uso marítimo en las zonas de control de emisiones de SO_x, así como en las zonas marítimas situadas fuera de las zonas de control de emisiones de SO_x.

Un riguroso control del cumplimiento de la norma relativa al fueloil establecida en la regla 14.1.3 del anexo VI del Convenio MARPOL, que entró en vigor el 1 de enero de 2020, será un elemento importante para facilitar una aplicación coherente y un control del cumplimiento efectivo del límite global de azufre del 0,50 %. La finalidad de las enmiendas previstas al anexo VI del Convenio MARPOL es garantizar la aplicación efectiva de la regla 14.1.3 con miras a reducir significativamente las emisiones de SO_x y de partículas a la atmósfera procedentes de los motores de combustión de los barcos de cara a proteger la salud humana y el medio marino.

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

Del 13 al 22 de mayo de 2020, durante su 102.º período de sesiones (MSC 102), el Comité de Seguridad Marítima adoptará las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y las enmiendas a la regla 11 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).

El objetivo de las enmiendas previstas a la regla 3-8 de la parte A-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS tiene relación con el remolque y amarre seguros. La finalidad de las enmiendas a las partes B, B-1 y B-2 a B-4 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS es garantizar la coherencia con respecto a la integridad de estanquidad. En general, los indicadores en cuestión no se han instalado en todos los tipos de buques (indicadores de posición del timón, de sentido de giro, empuje y paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento).

Las enmiendas previstas a la regla 11 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) tienen por objeto garantizar la coherencia del Código IGF por lo que respecta a las prescripciones en vigor aplicables a los buques que utilicen como combustible gas natural, introduciendo las enmiendas necesarias sobre la base de la experiencia adquirida con la aplicación del Código.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL

Durante el 71.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 71), que tuvo lugar en Londres del 3 al 7 de julio de 2017, se aprobó un nuevo resultado relativo a la aplicación coherente de la regla 14.1.3 del anexo VI del Convenio MARPOL, para su inclusión en el programa bienal para el período 2018-2019 del Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación y en el programa provisional del 5.º período de sesiones del Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación (PPR 5), con un objetivo de finalización en 2019.

El PPR 5, que tuvo lugar del 5 al 9 de febrero de 2018, elaboró proyectos de enmiendas a la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL con miras a la prohibición del transporte de

fueloil no conforme destinado a combustión y propulsión o para el funcionamiento a bordo de un buque. En el 72.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 72), que tuvo lugar en Londres del 9 al 13 de abril de 2018, se aprobaron los proyectos de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL.

La reunión entre períodos de sesiones sobre la aplicación coherente de la regla 14.1.3 del anexo VI del Convenio MARPOL tuvo lugar en Londres del 9 al 13 de julio de 2018. La Unión Europea presentó el documento ISWG-AP 1/3/2, que proponía enmiendas de las reglas 14 y 18.

El MEPC 73 aprobó las enmiendas acordadas en la resolución MEPC.305 (73). El MEPC 73 determinó que dichas enmiendas se considerarían aceptadas el 1 de septiembre de 2019 y que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2020.

El PPR 6, que tuvo lugar en Londres del 18 al 22 de febrero de 2019, elaboró un proyecto de enmiendas a:

- la regla 1, sobre la aplicación del Reglamento;
- la regla 2, que establece las definiciones de «contenido de azufre del fueloil», «combustible de bajo punto de inflamación», «muestra entregada conforme al Convenio MARPOL», «muestra en uso» y «muestra de a bordo»;
- la regla 14, sobre el muestreo y ensayo del fueloil en uso y de a bordo para la toma de muestras de fueloil a que se refiere el anexo VI del Convenio MARPOL;
- la regla 18, relativa al proceso de verificación;
- el apéndice I, sobre el «suplemento del certificado IAPP», relativo al punto de muestreo del fueloil; y
- el apéndice VI relativo al procedimiento de verificación del combustible a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el anexo VI del Convenio MARPOL.

El PPR 6 remitió estas enmiendas al MEPC 74, que las aceptó y a su vez las remitió al MEPC 75 para su adopción.

Las enmiendas a las reglas 1, 2, 14, 18, 20, 21 y los apéndices I y VI del anexo VI del Convenio MARPOL se exponen en el documento MEPC 75/3 de la OMI. Según el párrafo 5.116 del informe del MEPC 74 (MEPC 74/18), está previsto que las enmiendas se adopten en el MEPC 75.

En vista de las disposiciones de ejecución reforzadas de la Directiva 2016/802, la Unión debe apoyar estas modificaciones, ya que reflejan la necesidad de ejecutar globalmente, de manera sólida e inequívoca, el límite del 0,50 % de azufre en los combustibles para uso marítimo. Esto garantizará una reducción efectiva de las emisiones de óxido de azufre, evitando sus efectos perjudiciales para la salud humana y los ecosistemas, al tiempo que se evita la distorsión de la competencia en el sector.

3.2. Enmiendas al capítulo II-1 del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)

3.2.1. Enmiendas al capítulo II-1/A-1/3-8 del Convenio SOLAS sobre el equipo de remolque y amarre

La Unión introdujo la cuestión del amarre seguro sin que formase parte del orden del día en el 95.º período de sesiones del MSC (documento MSC 95/19/2) que fue aceptada por el MSC. El MSC también aceptó una propuesta japonesa de considerar el mantenimiento y la sustitución de las amarras dañadas o deterioradas (documento MSC 95/19/13). La cuestión fue

examinada por el Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque (SDC), tanto en un grupo de trabajo como a través de un Grupo de Correspondencia, coordinado por Dinamarca y Japón. En su 6.º período de sesiones (SDC 6) se ultimaron los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS y a las directrices y orientaciones correspondientes. A continuación, el 101.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 101) examinó el resultado del SDC, a saber:

- enmiendas a la regla 3-8 de la parte A-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS,
- directrices sobre el diseño de los medios de amarre y la selección del equipo y los accesorios de amarre adecuados para un amarre seguro,
- directrices para la inspección y el mantenimiento del equipo de amarre, incluidos los cabos, y
- orientaciones revisadas sobre el equipo de remolque y amarre de a bordo y el proyecto asociado de circular, es decir, MSC.1/Circ.1175/Rev.1, y
- todos los proyectos asociados de circulares MSC.

El MSC 101 aprobó los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS establecidas en el anexo 25 del informe MSC 101/24 Add.1. Las directrices y orientaciones correspondientes se aprobaron en principio en el MSC 101 y se aprobarán definitivamente junto con la adopción de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS. Según el párrafo 12.2.9 del informe MSC 101 (MSC 101/24), está previsto que las enmiendas al Convenio SOLAS, y las directrices y orientaciones relativas a estas, se adopten y se aprueben, respectivamente, en el MSC 102.

Las enmiendas al Convenio SOLAS, sus directrices y orientaciones asociadas, así como las circulares MSC, suponen una mejora global de las disposiciones vigentes en materia de amarre. Se corresponden con la intención de la propuesta original de la Unión, por lo que la Unión debe apoyar la adopción de las enmiendas al Convenio SOLAS y la aprobación de los instrumentos relacionados.

3.2.2. *Integridad de estanquidad: coherencia entre las reglas de las partes B, B-1 y B-2 — B-4 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.*

En su 96.º período de sesiones, el MSC acordó incluir en el programa bienal para el período 2018-2019 del Comité un resultado relativo a la «Revisión del Convenio SOLAS, capítulo II-1, partes B-2 a B-4, para garantizar la coherencia con las partes B y B-1 con respecto a la integridad de estanquidad», y designó al Comité de Coordinación del Subcomité como órgano de coordinación.

El SDC 6 ultimó los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS y los remitió al MSC 101. Las enmiendas a las partes B, B-1 y B-2 — B-4 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS se recogen en el anexo 25 del documento MSC 101/24 Add.1.

Por lo que se refiere al cálculo del factor s_i en la regla 7-2, de la parte B-1, del capítulo II-1 del Convenio SOLAS, el SDC concluyó que, aunque el desarrollo de las enmiendas a la regla II-1/7-2.5 del Convenio SOLAS estaba fuera del ámbito de aplicación del resultado, una enmienda del Convenio SOLAS era la forma más eficiente y eficaz de abordar las incoherencias inherentes de la regla II-1/7-2.5.2.1 del Convenio SOLAS en lo que respecta a las puertas de los mamparos situados encima de la cubierta de cierre que se consideran estancas en los cálculos de estabilidad con avería. El SDC 6 acordó solicitar al MSC 101 que aceptase este planteamiento para resolver las incoherencias en cuanto a la integridad de estanquidad entre las distintas reglas de la parte B del capítulo II-1 del Convenio SOLAS. El

MSC 101 lo aceptó (véase el párrafo 12.10 del informe MSC 101/24 del MSC 101) y las enmiendas se recogen también en el anexo 25 del documento MSC 101/24 Add.1.

Según el párrafo 12.12 del informe del MSC 101 (MSC 101/24), está previsto que estas enmiendas se adopten en el MSC 102.

Dado que las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS, partes B-2 a B-4, introducen la coherencia en la parte B con respecto a las disposiciones relativas a la integridad de estanquidad, incluida la cuestión clave de los cálculos de estabilidad con avería de los buques, y dado que su aprobación fue apoyada por la Unión en el MSC 101, la Unión debe apoyar la adopción de estas enmiendas.

3.3. Enmiendas a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)

El 5.º período de sesiones del Subcomité de Transporte de Cargas y Contenedores (CCC 5) acordó elaborar enmiendas al párrafo 6.7.1.1 (sistemas de alivio de presión) y al capítulo 11 (sistemas de extinción de incendios del cuarto de preparación de combustible) de la parte A-1 del Código IGF, tal como se establece en el anexo 2 del informe CCC 5/13, para su presentación al MSC 101 para su aprobación (véase el párrafo 3.31 del CCC 5/13). A continuación, el MSC 101 aprobó estos proyectos de enmiendas, como se establece en el anexo 14 del MSC 101/24 Add.1. Según el párrafo 9.2 del informe del MSC 101 (MSC 101/24), está previsto que las enmiendas se adopten en el MSC 102.

El CCC 5 aprobó también proyectos de enmiendas al párrafo 16.3.3.5.1 en relación con las pruebas de tracción para materiales distintos de las aleaciones de aluminio para el sistema de contención de combustible de la parte B-1 del Código IGF, tal como se establece en el anexo 5 del informe CCC 5/13, para su presentación al MSC 101 para su aprobación (véase el párrafo 4.14 del CCC 5/13). A continuación, el MSC 101 aprobó estas enmiendas, como se establece en el anexo 14 del MSC 101/24 Add.1. Según el párrafo 9.3 del informe MSC 101/24, está previsto que las enmiendas se adopten durante el MSC 102.

La enmienda al párrafo 6.7.1.1 aporta una mayor claridad sobre los espacios que deben contar con un sistema de alivio de presión adecuado. La enmienda al capítulo 11 para incluir un sistema fijo de extinción de incendios del cuarto de preparación de combustible proporciona una mayor seguridad. Ambas han sido apoyadas anteriormente para su aprobación en el 101.º período de sesiones del MSC 101 por la Unión. Por lo tanto, la Unión debe respaldar la adopción de dichas enmiendas.

3.4. Normativa y competencias de la UE en la materia

3.4.1. Enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL

Los requisitos del anexo VI del Convenio MARPOL con respecto a la reducción del contenido de azufre del fueloil para uso marítimo con objeto de disminuir las emisiones contaminantes de SO_x se aplican en el Derecho de la Unión mediante la 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. Por lo tanto, las enmiendas que deben adoptarse en el MEPC 75 que introducen cambios en el anexo VI del Convenio MARPOL tendrán un efecto directo en los requisitos de la Directiva.

3.4.2. *Enmiendas al capítulo II-1 del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)*

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, aplica el Convenio SOLAS, en su versión modificada, a los buques de pasaje de clase A.

Por lo tanto, las enmiendas que deben adoptarse en el MSC 102, que introducen cambios en las partes A y B del Capítulo II-1, tendrán un efecto directo en los requisitos de la Directiva.

3.4.3. *Enmiendas a las partes A-1 y B-1 del 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, aplica el Convenio SOLAS, en su versión modificada, a los buques de pasaje de clase A. El Código IGF resulta obligatorio para los buques de pasaje a través del Convenio SOLAS.

Por lo tanto, las enmiendas que se prevé adoptar en el MSC 102 tendrían un efecto directo en los requisitos mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

3.4.4. *Competencias de la UE*

Las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL afectarían al Derecho de la Unión mediante la aplicación de la 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.

Las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) afectarían al Derecho de la Unión mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

Las enmiendas a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) afectarían al Derecho de la Unión mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

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

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

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

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo en cuestión¹.

¹ Asunto Alemania/Consejo (OIV) (C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258), apartado 64.

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional que regulan el organismo en cuestión. Incluye asimismo aquellos instrumentos que, aunque no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, influyen de manera determinante en el «contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión²».

4.1.2. *Aplicación al presente caso*

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 el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI deben adoptar constituyen actos con efectos jurídicos. Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la siguiente normativa de la UE:

- 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, y Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. Esto se debe a que la 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, refleja los requisitos relativos al azufre del anexo VI del Convenio MARPOL, como instrumento para alcanzar su objetivo.
- Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. El motivo es que la Directiva 2009/45/CE dispone que los buques de pasaje de la clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS, en su versión revisada.

Por lo tanto, las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL, las enmiendas al Convenio SOLAS y las enmiendas al Código IGF podrían afectar al Derecho de la Unión mediante la aplicación de la 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 líquidos³ y de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, respectivamente.

El acto previsto no completa ni modifica el marco institucional del Acuerdo.

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

4.2. **Base jurídica sustantiva**

4.2.1. *Principios*

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto por el cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o

² Asunto Alemania/Consejo (OIV) (C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258), apartados 61-64.

³ Decisión de Ejecución (UE) 2015/253 de la Comisión, de 16 de febrero de 2015, por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva (DO L 41 de 17.2.2015, p. 55).

tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

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

4.3. Conclusión

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

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 75.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y en el 102.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima sobre la adopción de enmiendas al anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, enmiendas al capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación

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,

- (1) La actuación de la Unión en el sector del transporte marítimo debe tener como finalidad proteger el medio marino y la salud humana, y mejorar la seguridad marítima.
- (2) El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) entró en vigor el 17 de marzo de 1958.
- (3) 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 atmosférica por los buques. Todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI. La Unión no es miembro de la OMI.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (el «Convenio MARPOL») de 1974 entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

- (7) De conformidad con el artículo 16, apartado 2, letra c), del Convenio MARPOL, las enmiendas al mismo pueden ser adoptadas por el organismo pertinente, en este caso el Comité de Protección del Medio Marino.
- (8) El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) entró en vigor el 25 de mayo de 1980.
- (9) De conformidad con el artículo VIII, letra b), inciso iii), del Convenio SOLAS, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI puede adoptar enmiendas al Convenio SOLAS.
- (10) El Comité de Protección del Medio Marino tiene previsto adoptar, durante su 75.º período de sesiones, que se celebrará del 30 de marzo al 3 de abril (MEPC 75), enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL.
- (11) Durante su 102.º período de sesiones, que se celebrará del 13 al 22 de mayo de 2020 (MSC 102), el Comité de Seguridad Marítima debe adoptar enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS y enmiendas a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).
- (12) Es preciso establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MEPC 75 por cuanto las enmiendas a las reglas 1, 2, 14, 18, 20, 21 y a los apéndices I y VI del anexo VI del Convenio MARPOL pueden influir de forma decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, en particular en la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1,2}.
- (13) Es preciso establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MSC 102, dado que las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio SOLAS podrán influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³, y las enmiendas del Código IGF podrán influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.
- (14) Las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL garantizarían la aplicación coherente del límite del 0,50 % de azufre en los combustibles para uso marítimo establecido en la regla 14. La Unión debe apoyar estas enmiendas para lograr los beneficios previstos para la salud y el medio ambiente como consecuencia de la reducción de las emisiones de dióxido de azufre procedentes de la combustión a bordo.
- (15) Las enmiendas a la parte A-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS contribuirían a conseguir que el amarre de los buques fuese más seguro. La Unión debe apoyar estas enmiendas porque contribuyen a que las actuales disposiciones en materia de amarre sean objeto de una amplia mejora.

¹ 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).

² Decisión de Ejecución (UE) 2015/253 de la Comisión, de 16 de febrero de 2015, por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva 1999/32/CE del Consejo, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (DO L 41 de 17.2.2015, p. 55).

³ 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).

- (16) Las enmiendas de las partes B, B-1, B-2 a B-4 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS garantizarían la coherencia de las disposiciones sobre la integridad de estanquidad de los buques. La Unión debe apoyar estas enmiendas porque introducen coherencia en toda la parte B en las disposiciones relativas a la integridad de estanquidad, incluida la cuestión clave de los cálculos de estabilidad con avería de los buques.
- (17) Las enmiendas a las partes A-1 y B-1 del Código IGF aportan mejoras en materia de contención del combustible, seguridad contra incendios y pruebas de tracción para la soldadura de materiales metálicos y ensayos no destructivos para el sistema de contención de combustible basadas en la experiencia adquirida en la aplicación del Código. La Unión debe apoyar estas enmiendas porque aportan una mayor claridad sobre los espacios que deben contar con un sistema de alivio de presión adecuado y prevén medidas de seguridad adicionales en los cuartos de preparación de combustible.
- (18) La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Protección del Medio Marino y del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, actuando conjuntamente.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 73.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI consistirá en aceptar la adopción de las enmiendas al anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, establecidas en el anexo del documento MEPC 75/3 de la OMI.

Artículo 2

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 102.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI será la de aceptar:

- a) la adopción de las enmiendas al capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, establecidas en el anexo 1 del documento MSC 102/3 de la OMI;
- b) la adopción de las enmiendas a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación, establecidas en el anexo 2 del documento MSC 102/3 de la OMI.

Artículo 3

1. La posición a que se hace referencia en 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, actuando conjuntamente.
2. La posición a que se hace referencia en el artículo 2 será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, actuando conjuntamente.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*