2026/1029

6.5.2026

DECISIÓN (UE) 2026/1029 DEL CONSEJO

de 27 de abril de 2026

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 durante su 84.º período de sesiones con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) y en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional durante su 111.º período de sesiones 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) La actuación de la Unión en el sector del transporte marítimo debe tener como finalidad mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino y la salud humana.

(2) Se espera que el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su 84.º período de sesiones del 27 de abril al 1 de mayo de 2026 (MEPC 84), adopte enmiendas al anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), relativas a la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones (reglas 13 y 14 y apéndice VII), 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).

(3) Se espera que el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI, en su 111.º período de sesiones del 13 al 22 de mayo de 2026 (MSC 111), adopte enmiendas 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, 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).

(4) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el MEPC 84, ya que las enmiendas previstas al Convenio MARPOL pueden influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, concretamente en la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]), la Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]) y el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]).

([1]) Directiva (UE) 2016/802, 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).

([2]) 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 las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del 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).

([3]) 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).

([4]) 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).

(5) La Unión debe apoyar las enmiendas al anexo VI, reglas 13 y 14 y apéndice VII, del Convenio MARPOL, ya que dichas enmiendas contribuirán a prevenir, reducir y controlar las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes de buques, lo que debería redundar en beneficios para la salud, medioambientales y económicos conexos.

(6) 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 la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques.

(7) La Unión debe apoyar las enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL, ya que dichas enmiendas son consecuencia de la adopción de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques y de la finalización de la revisión de las medidas a corto plazo por parte de la OMI, y permitirán seguir revisando dichas reglas.

(8) Procede establecer la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el MSC 111, ya que las enmiendas previstas al Convenio SOLAS, al Código NGV 1994, al Código NGV 2000, al Código ESP 2011, al Código IDS y al Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988 pueden influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, concretamente en la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([5]), la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([6]), el Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ([7]) y la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([8]).

(9) La Unión debe apoyar las enmiendas a los capítulos IV y V y el 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 Sistema de Intercambio de Datos por VHF (VDES), y dado que dicho sistema tiene capacidad adicional para intercambiar más datos digitales, podría adaptarse al futuro aumento de la demanda de uso 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 tanto, la Unión también debe apoyar dichas enmiendas, ya que, al introducir nuevos servicios móviles por satélite reconocidos, las normas de la OMI deben 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.

(10) La Unión debe apoyar las enmiendas al Código ESP 2011, ya que las técnicas de inspección a distancia ofrecen una mayor eficiencia, flexibilidad y fiabilidad en las actividades cotidianas de prospección e inspección sin perjudicar los resultados de dichas actividades.

(11) La Unión debe apoyar 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 de los botes salvavidas de caída libre en caso de abandono del buque.

(12) La Unión debe apoyar 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 el riesgo de lesiones de la tripulación y mejorar la seguridad de los buques con un coste económico mínimo.

([5]) 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).

([6]) 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 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).

([7]) 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).

([8]) 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).

(13) La Unión no es miembro de la OMI ni parte contratante en el Convenio MARPOL, el Convenio SOLAS, el Código NGV 1994, el Código NGV 2000, el Código ESP 2011, el Código IDS o el Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988. Por lo tanto, el Consejo debe autorizar a los Estados miembros a expresar la posición de la Unión en el MEPC 84 y el MSC 111.

(14) El ámbito de aplicación de la presente Decisión debe limitarse al contenido de las enmiendas propuestas, en la medida en que puedan afectar a normas comunes de la Unión y entren en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión. La presente Decisión no debe afectar al reparto de competencias entre la Unión y los Estados miembros.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

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

a) las enmiendas al anexo VI, reglas 13 y 14 y apéndice VII, del Convenio MARPOL, relativas a la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones, y

b) las enmiendas al anexo VI, reglas 20, 25, 27 y 28, 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,

tal como se establecen en el anexo del documento MEPC 84/3 de la OMI.

Artículo 2

La posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI, en su 111.º período de sesiones, será la de aprobar la adopción de:

a) las enmiendas 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) las enmiendas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 (Código NGV 1994);

c) las enmiendas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000);

d) las enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011);

e) las enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), y

f) las enmiendas al anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (Protocolo sobre Líneas de Carga de 1988),

tal como se establecen en el anexo de los documentos MSC 111/3 y MSC 111/3/1 de la OMI.

Artículo 3

Las posiciones que deben adoptarse, en nombre de la Unión, tal como se establecen en los artículos 1 y 2 se aplican a las enmiendas propuestas en la medida en que estas últimas entren en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión y puedan afectar a normas comunes de la Unión. Cada posición será expresada por los Estados miembros, todos ellos miembros de la OMI, que actuarán conjuntamente en interés de la Unión.

Podrán aceptarse modificaciones menores de las posiciones tal como se establecen en los artículos 1 y 2 sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

Artículo 4

Se autoriza a los Estados miembros a que den su consentimiento a quedar obligados, en interés de la Unión, por las enmiendas propuestas, en la medida en que entren en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión.

Artículo 5

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Luxemburgo, el 27 de abril de 2026.

Por el Consejo

La Presidenta

M. PANAYIOTOU