COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se deberá adoptar en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 70.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima sobre la adopción de las modificaciones del Anexo VI del Convenio MARPOL, de las reglas II-1, III/1.4, III/30, III/37, II-2/1, II-2/10 y II-1/3-12 del Convenio SOLAS, del Convenio y Código STCW, del Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios y del Código 2011 de reglas aplicables al Programa Mejorado de Reconocimientos

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

La presente propuesta de la Comisión tiene por objeto la determinación de la posición de la Unión en el 70.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 70) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y en el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 97) de la OMI en relación con las enmiendas que se proponen por separado en las subrúbricas siguientes.

1.1 Modificaciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL

Después de tres años de debates en sesiones del MEPC y durante el periodo entre sesiones, en el MEPC 69 se aprobaron las propuestas de enmienda al capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL en lo referente a un sistema de recogida de datos sobre el consumo de combustible. Las enmiendas establecen un sistema de recogida de datos mundial de carácter obligatorio con los siguientes elementos clave:

- Los buques que entren dentro del ámbito de aplicación de la enmienda (≥ 5 000 GT) deberán recoger y notificar anualmente los siguientes datos: distancia recorrida, horas de servicio y (para buques que transporten carga) capacidad de carga. La OMI publicará directrices sobre los métodos de recogida de datos.
- Los datos agregados se notificarán a la Administración de abanderamiento o a una organización reconocida (OR) previamente autorizada por la Administración de abanderamiento. La OMI publicará directrices sobre el proceso de notificación.
- Las Administraciones de abanderamiento (o las OR autorizadas), tras la recepción y comprobación de los datos comunicados, emitirán una declaración de cumplimiento del buque que deberá conservarse a bordo y podrá exigirse en controles realizados por el Estado rector del puerto.
- En el supuesto de que la titularidad se transfiera en el transcurso de un año natural, las responsabilidades de notificación se repartirán entre el propietario antiguo y el nuevo; en el supuesto de que cambie el abanderamiento, las Administraciones antigua y nueva emitirán una declaración de cumplimiento para cada uno de los periodos que correspondan a cada Administración.
- A la hora de comprobar los datos notificados, las Administraciones de abanderamiento deberán cumplir con las directrices armonizadas que serán elaboradas por la OMI.
- Las Administraciones de abanderamiento o (las OR autorizadas) remitirán los datos a la «Base de datos sobre el consumo de combustible de los buques de la OMI» mediante formatos electrónicos normalizados que serán elaborados por la OMI.
- Los datos notificados serán anonimizados de acuerdo con la metodología que se defina en las Directrices de la OMI.
- El acceso a los datos anonimizados se concederá a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

- Los procedimientos para garantizar el cumplimiento de los buques que enarbolen pabellones de Estados no Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL se establecerán mediante una Circular que será elaborada por la OMI.

Estos cambios se establecen en el Anexo 7 del documento MEPC 69/21/add.1. Según el apartado 6.20 del informe MEPC 69 (MEPC 69/21), está previsto que los cambios sean adoptados en el MEPC 70.

1.2 Modificaciones de las reglas II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 y II-1/35 del Convenio SOLAS

En los periodos de sesiones 95.º y 96.º del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 95 y MSC 96) se aprobaron varias propuestas de enmienda de la regla II-1 del SOLAS, que han sido agrupadas de la siguiente manera:

- Regla II-1/1 (aplicación) relativa al ámbito de aplicación y disposiciones para cambiar la estructura de las fechas de aplicación;

- Regla II-1/2 (definiciones) que adapta ciertas definiciones con respecto a otros instrumentos de la OMI;

- Regla II-1/5 y 5-1 (información sobre estabilidad sin avería y estabilidad que debe facilitarse al capitán) relativa a la introducción de disposiciones específicas para el cálculo de la estabilidad sin avería, la aclaración de la definición de peso y la ampliación de la información que ha de facilitarse al capitán;

- Regla II-1/6 (índice de compartimentado prescrito *R*) relativa a la flotabilidad de los buques de pasaje;

- Regla II-1/7 (índice de compartimentado obtenido A) relativa a la revisión de la fórmula del índice de compartimentado obtenido para considerar mejor efectos tales como la acumulación de agua en cubierta;

- Regla II-1/8 (requisitos especiales relativos a la estabilidad de los buques de pasaje) relativa a la aclaración de las condiciones de carga para el cálculo del índice obtenido en función del número de personas a bordo;

- Regla II-1/9 (dobles fondos en buques de pasaje y de carga que no sean buques cisterna) por la que se introducen los requisitos de dimensiones de los dobles fondos para buques de pasaje y de carga pequeños;

- Regla II-1/10 (construcción de mamparos estancos) relativa a la aclaración del ámbito de aplicación en buques de pasaje con cubiertas de cierre y buques de carga con cubierta de francobordo;

- Regla II-1/12 (mamparos de pique y de espacios de máquinas, túneles de ejes, etc.) relativa a la aclaración del ámbito de aplicación en buques de pasaje con cubiertas de cierre y buques de carga con cubierta de francobordo;

- Regla II-1/13 (aberturas en los mamparos estancos bajo la cubierta de cierre en buques de pasaje) relativa a la definición de los espacios de máquinas;

- Regla II-1/15 (aberturas en el forro exterior bajo la cubierta de cierre en buques de pasaje y la cubierta de francobordo en buques de carga) relativa a la aclaración de los espacios sujetos a esta regla y del ámbito de aplicación en buques de pasaje con cubiertas de cierre y buques de carga con cubierta de francobordo;

- Reglas II-1/16 y 16-1 (construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos) relativas a la limitación del ámbito a mamparos estancos y del ámbito de aplicación a buques de pasaje y buques de transbordo rodado;

- Regla II-1/20 (carga de buques de pasaje) relativa a la ampliación del ámbito de aplicación a todos los buques que introduce el concepto de información de estabilidad aprobada;

- Regla II-1/21 (operación e inspección periódicas de puertas estancas, etcétera, en buques de pasaje) relativa a la armonización lingüística de algunas definiciones.

- Reglas II-1/22 y II-1/22-1 (información de control de averías, prevención y control de la entrada de agua) relativas a cambios en el estilo y modificaciones consiguientes;

- Regla II-1/35-1 (medios de bombeo de aguas de sentina) relativa a la aclaración de los espacios sujetos a determinadas definiciones de volumen en relación con el cálculo de los medios de bombeo de aguas de sentina y las modificaciones consiguientes.

Para la UE resultan de especial interés las modificaciones del capítulo II-1, reglas 6, 7, 8 y 9, del Convenio SOLAS relativas a los requisitos de compartimentado y estabilidad con averías dirigidas a mejorar la flotabilidad de los buques de pasaje en caso de avería, pendientes de desarrollo por los diseñadores de buques nuevos, y sin requerir un cambio en el modelo de negocios fundamental de los operadores. De las evaluaciones de rentabilidad de las posibles modificaciones de diseño surgieron recomendaciones sobre la mejora del nivel de seguridad obligatorio actualmente.

A la hora de aplicar la fórmula para el índice de compartimentado R, conforme a lo acordado en la tercera sesión del Subcomité de diseño y construcción de buques (SDC 3) de la OMI en relación al capítulo II-1/6 del Convenio SOLAS, mejora significativamente la capacidad de los buques de pasaje para sobrevivir a un accidente importante como un abordaje o una varada y se reduce sustancialmente el riesgo expresado en pérdidas de vidas.

Durante los periodos de sesiones SDC 3 y MSC 96, algunos miembros de la OMI de países no pertenecientes a la UE mostraron su inquietud sobre el hecho de que la fórmula de compromiso para el índice de compartimentado prescrito R para buques pequeños (< 400 pasajeros) no ha sido comprobada mediante una evaluación formal de la seguridad. En opinión de dichos miembros de la OMI, la fórmula creó la posibilidad de introducir requisitos cuya implantación no resulte rentable en los buques actuales. Se apuntó a la necesidad de realizar más evaluaciones técnicas en buques pequeños. Cabe la posibilidad de que este asunto vuelva a tratarse durante el período de sesiones MSC 97, por lo que habrá de tenerse en cuenta a la hora de formular la postura de la Unión sobre este asunto para el MSC 97.

Estos cambios se establecen en el Anexo 1 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la IMO. Según el apartado 11.4 del informe del MSC 96 (MSC 96/25), está previsto que los cambios sean adoptados en el MSC 97.

1.3 Modificaciones de la regla II-1/1.2 del Convenio SOLAS, una nueva regla II-1/19-1 y modificaciones de las reglas III/1.4, III/30 y III/37 del Convenio SOLAS

Las modificaciones de la regla II-1/1.2 del Convenio SOLAS, la nueva regla II-1/19-1 y las modificaciones relacionadas con las reglas III/1.4, III/30 y III/37 del Convenio SOLAS en lo relativo a los ejercicios de lucha contra averías forman parte

de un enfoque integral para mejorar la flotabilidad tras una inundación, junto con un paquete de modificaciones de la regla II-1 del Convenio SOLAS establecido en el punto 1.2 arriba citado, con miras a mejorar la seguridad en buques de pasaje nuevos y existentes.

Las modificaciones de la regla II-1/1.2 del Convenio SOLAS, la nueva regla II-1/19-1 y las reglas III/1.4, III/30 y III/37 incorporan los requisitos de los ejercicios de lucha contra averías en buques de pasajes, incluyendo la frecuencia, la participación de la tripulación con responsabilidades de lucha contra averías y los elementos prescritos para cada ejercicio, así como la activación del apoyo de tierra.

Las modificaciones de la regla II-1/1.2 del Convenio SOLAS y la nueva regla II-1/19-1 del Convenio SOLAS se establecen en el Anexo 16 del MSC 96/25/add.1. Según el apartado 11.17 del informe del MSC 96 (MSC 96/25), está previsto que dichos cambios sean adoptados durante el MSC 97.

Las modificaciones de las reglas III/1.4, III/30 y III/37 del Convenio SOLAS se establecen en el Anexo 1 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la IMO. El apartado 11.19 del informe del MSC 96 (MSC 96/25) indica que las enmiendas se adoptarán en el 97.º periodo de sesiones de dicho Comité.

1.4 Modificaciones de las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS

Con las modificaciones de las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS ya no se requerirán extintores de espuma con una capacidad mínima de 135 *l* en salas de calderas que estén protegidas con sistemas locales fijos de extinción de incendios a base de agua. Las enmiendas se aplicarán tanto a buques nuevos como a existentes.

Las modificaciones de las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS se establecen en el Anexo 1 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la IMO. Según el apartado 8.2 del informe del MSC 96 (MSC 96/25), está previsto que las enmiendas sean adoptadas en el MSC 97.

1.5 Enmiendas de la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS

El Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques se adoptó en 2012 (mediante la resolución MSC.337(91)) junto con otras modificaciones asociadas al Convenio SOLAS, haciendo el Código obligatorio conforme a la regla II-1/3-12, con entrada en vigor el 1 de julio de 2014. No obstante, un análisis posterior muestra que algunos buques no entran dentro del ámbito de aplicación de la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS. Los buques con un contrato de construcción firmado antes del 1 de julio de 2014, cuya quilla estuviese colocada o cuya construcción se hallase en una fase equivalente el 1 de enero de 2015 o posteriormente y cuya entrega no se produzca antes del 1 de julio de 2018 no entrarán en el ámbito de aplicación de los apartados 1 ó 2 de la regla II-1/3-12. Las modificaciones de la regla II-1/3-12 abordan esta laguna en la prescripción normativa actual.

Estas enmiendas se establecen en el Anexo 1 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la IMO. Según el apartado 20.10 del informe elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 96.º periodo de sesiones (MSC 96/25), está previsto que los cambios sean adoptados durante el MSC 97.

1. 6 Modificaciones del Convenio y del Código STCW relativas a la formación específica para buques de pasaje y a las partes A y B del Código STCW

El Comité de Seguridad Marítima, en su nonagésimo primer período de sesiones, consideró por primera vez las propuestas para enmendar los requisitos existentes del

Convenio STWC y el Código relativos a los buques de pasaje con el fin de abordar los nuevos retos derivados del tamaño cada vez mayor de los buques de pasaje y del elevado número de pasajeros a bordo, en particular en cruceros.

La UE ha impulsado de manera activa las modificaciones de las reglas I/14 y V/2 del Convenio STWC y la sección A-V/2 del Código STWC para la mejora de la seguridad de los buques de pasaje (con o sin trasbordo rodado), en especial tras el accidente del Costa Concordia ocurrido en enero de 2012.

Las modificaciones abarcan cuatro niveles diferenciados de formación y familiarización: familiarización de los pasajeros ante una emergencia a bordo, formación en gestión de multitudes de pasajeros, formación en gestión de crisis en buques de pasaje, formación en comportamiento humano y formación en buques de pasaje de transbordo rodado.

Estas enmiendas se establecen en el Anexo [] del MSC 96/25/add.1. Según el apartado 12.6 del informe elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 96.º periodo de sesiones (MSC 96/25), está previsto que los cambios sean adoptados durante el MSC 97.

1.7 Modificaciones del capítulo 13 sobre el Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios

En virtud del capítulo 13, apartado 2.1.2.2.2.1, del Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios, en lo relativo a la distribución de personas, las dimensiones de las vías de evacuación se calcularán en función del número total de personas que está previsto evacuar por la escalera y a través de puertas, pasillos y rellanos. Se harán cálculos de forma separada para dos casos diferentes de ocupación de los espacios especificados. Se determinó que el texto existente daba lugar a confusión en lo relativo a la distribución de los miembros de la tripulación en los espacios públicos de un buque, motivo por el cual será modificado.

Estas enmiendas se establecen en el Anexo 2 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la IMO. Según el apartado 11.15 del informe elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 96.º periodo de sesiones (MSC 96/25), está previsto que los cambios sean adoptados durante el MSC 97.

1.8 Modificaciones del Código 2011 de reglas aplicables al programa mejorado de reconocimientos (Código ESP 2011)

El régimen para la evaluación del estado de los buques (*Condition Assessment Scheme*, CAS) de la OMI establece el marco para una inspección intensificada de los buques de más de 15 años de antigüedad. El programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros o programa mejorado de reconocimientos (*Enhanced Survey Programme*, ESP) especifica cómo realizar dicha inspección intensificada. Dado que utiliza el programa mejorado de reconocimientos (ESP) para alcanzar su objetivo, el régimen para la evaluación del estado de los buques (CAS) hace referencia al ESP como instrumento para lograrlo.

Estas modificaciones del Código ESP permiten una adaptación a la serie Z10 de los Requisitos Uniformes de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (*International Association of Classification Societies Unified Requirements*, IACS UR). La serie UR Z10 de la IACS se refiere a los requisitos de reconocimiento y certificación. Los requisitos unificados son resoluciones de la IACS sobre aspectos directamente relacionados o tratados por los requisitos y prácticas de alguna regla

específica de las sociedades de clasificación y sobre la filosofía general en que se basa la normativa y las prácticas de las sociedades de clasificación.

Estos cambios se establecen en el Anexo 4 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la IMO. Según el apartado 11.21 del informe elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 96.º periodo de sesiones (MSC 96/25), está previsto que los cambios sean adoptados durante el MSC 97.

2. ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS DE LA OMI

2.1 Adopción de las enmiendas

Las enmiendas establecidas en los puntos 1.1 a 1.8 mencionados anteriormente se aprobaron durante el 69.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, celebrado entre el 18 y 22 de abril de 2016, y durante los periodos de sesiones 95.º y 96.º del Comité de Seguridad Marítima (celebrados respectivamente entre el 3 y 12 de junio de 2015 y el 11 y 20 de mayo de 2016) y serán sometidas para su aprobación durante el 70.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, que se celebrará entre el 24 y 28 de octubre de 2016, y el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima entre el 21 y 25 de noviembre de 2016.

2.2 Aceptación

Una vez aprobadas y adoptadas por ambos Comités, las enmiendas establecidas en los puntos 1.1. a 1.8 anteriormente citados serán comunicadas para su aprobación a las correspondientes Partes Contratantes.

3. LEGISLACIÓN Y COMPETENCIAS DE LA UE EN LA MATERIA

3.1 Modificaciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL

El 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 establece un sistema de la UE para realizar un seguimiento, notificación y verificación (sistema SNV) de las emisiones de CO_2 y la eficiencia energética del transporte marítimo.

El Reglamento SNV de la UE se aplica a todos los buques de gran tamaño (superiores a 5 000 toneladas de arqueo bruto) que lleguen, transiten o salgan de puertos dentro de la competencia jurisdiccional de un Estado miembro a partir del 1 de enero de 2018 en adelante, con independencia de dónde estén matriculados los buques. Permite elegir entre cuatro métodos de seguimiento, empezando por varios muy sencillos basados en datos ya disponibles a bordo de los buques. Los datos deberán ser verificados de manera independiente y notificados a la Comisión anualmente de manera agregada. La Comisión hará pública la información anual verificada y agregada de cada buque, incluidos los parámetros de emisiones de CO_2 y de eficiencia energética.

En el artículo 22, apartado 3, el Reglamento incorpora una cláusula de revisión en el supuesto de que exista un acuerdo internacional en este campo. La adopción de las modificaciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL activaría el proceso de revisión conforme al artículo 22, apartado 3, lo cual podría dar lugar a

una propuesta de enmienda al Reglamento para garantizar la armonización con el sistema mundial de recogida de datos acordado en el seno de la OMI.

Por consiguiente, las modificaciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación del Reglamento (EU) 2015/757.

3.2 Modificaciones de las reglas II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 y II-1/35 del Convenio SOLAS

La regla II-1 del Convenio SOLAS regula la construcción-estructura, el compartimentado y la estabilidad, la maquinaria y las instalaciones eléctricas. Las modificaciones de las reglas II-1 del Convenio SOLAS, que se adoptarán durante el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítimo (MSC), afectan tanto a buques de pasaje como de carga. El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada.

Por consiguiente, las modificaciones de las reglas II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 y II-1/35 afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

3.3 Modificaciones de la regla II-1/1.2 del Convenio SOLAS, una nueva regla II-1/19-1 y modificaciones de las reglas III/1.4, III/30 y III/37 del Convenio SOLAS

El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW) se ha incorporado a la legislación de la Unión Europea mediante la Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas.

La regla V/2 del Convenio STCW contiene los requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje.

En particular, según lo estipulado en la sección A-V/2, cuadro A-V/2, sobre las especificaciones de las normas mínimas de competencia en gestión de crisis y comportamiento humano del Código STCW, que complementa la regla V/2, la gente de mar, entre otros, deberá poder organizar ejercicios de práctica realistas. Además, el Código Internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), cuya implementación hacen obligatoria las disposiciones recogidas en el capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (*Safety of Life At Sea*, SOLAS), ha sido incorporado a la legislación de la Unión Europea por medio del Reglamento (CE) n.º 336/2006. Concretamente, en lo que respecta a la preparación ante emergencias, el Código IGS exige a la compañía establecer programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.

Por consiguiente, las modificaciones de la regla II-1/1.2 del Convenio SOLAS, la nueva regla II-1/19-1 y las modificaciones de las reglas III/1.4, III/30 y III/37 del Convenio SOLAS, relativas a las prácticas con estabilidad después de averías, afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2008/106/CE y del Reglamento (CE) n.º 336/2006.

3.4 Modificaciones de las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS

El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada. Además, las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS son aplicables a los nuevos buques de clase B, C y D y a los existentes de clase B conforme al punto de 6.7, Parte A, del capítulo II-2 del Anexo I relativo sistema de extinción de incendios en espacios de máquinas de la Directiva 2009/45/CE, en el que se establece que los espacios de máquinas y salas de calderas deberán estar equipados con sistemas de extinción portátiles.

Por consiguiente, las modificaciones de las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS relativas a los sistemas de extinción de incendios en espacios de máquinas afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

3. 5 Modificaciones de la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS

El artículo 3 de la Directiva 2003/10/CE sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (ruido) establece los requisitos mínimos para la protección de los trabajadores y fija los valores límite de exposición y valores de exposición que dan lugar a una acción. Por lo que se refiere a la legislación derivada pertinente, el artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE dispone la aplicación del Convenio SOLAS de 1974, en su versión modificada, aplicable a los buques de clase A nuevos y el Reglamento 18 contenido en la Parte C del Anexo I de esa Directiva fija medidas para la reducción del ruido en espacios de máquinas para buques nuevos de clase B, C y D.

Por consiguiente, las modificaciones de las reglas II-1/3-12 del Convenio SOLAS afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2003/10/CE y la Directiva 2009/45/CE.

3. 6 Modificaciones del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio y Código STCW) relativas a la formación específica en buques de pasaje y a las Partes A y B del Código STCW

La Directiva 2008/106/CE, en particular la regla V/2 del capítulo V del Anexo I, contiene los requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje.

Por consiguiente, las modificaciones del Convenio y Código STCW relativas a la formación específica en buques de pasaje afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2008/106/CE.

3.7 Propuesta de enmienda al capítulo 13 del Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios relativa a la aclaración de la distribución de la tripulación en los espacios públicos

El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada. Además, la Parte A del Anexo I, capítulo II-2, de la Directiva 2009/45/CE aplica el Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios adoptado por la Resolución MSC.98(73) a buques de clase B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o posteriormente.

Por consiguiente, las modificaciones del capítulo 13 del Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

3.8 Modificaciones del Código 2011 de reglas aplicables al programa mejorado de reconocimientos (ESP)

El 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, tiene un doble objetivo: por un lado, establecer para los petroleros de casco único un programa de introducción acelerada de las normas que dispone en esa materia el Convenio MARPOL 73/78, tal y como se define este en el artículo 3 del mismo Reglamento, y, por otro lado, prohibir el transporte, con origen o destino en los puertos de los Estados miembros, de petroleros pesados en petroleros de casco único.

De conformidad con el citado Reglamento, es obligatorio aplicar a los petroleros de casco único de más de 15 años el régimen establecido por la OMI para la evaluación del estado de los buques (CAS). El artículo 5 dispone que esos petroleros deben ajustarse al régimen de evaluación (CAS) de la OMI, que se define en el artículo 6 como el régimen de evaluación del estado de los buques adoptado por la Resolución MEPC 94(46), de 27 de abril de 2001, en su versión modificada por la Resolución MEPC 99(48), de 11 de octubre de 2002, y la Resolución MEPC 112(50), de 4 de diciembre de 2003. 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 régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) utiliza el programa mejorado de reconocimientos (ESP) como instrumento para alcanzar su objetivo, todo cambio que se introduzca en las inspecciones de ese programa será directa y automáticamente aplicable a través del Reglamento (UE) n.º 530/2012. Por lo tanto, las enmiendas que se prevé adoptar durante el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC), las cuales introducirían cambios en el Código del programa mejorado de reconocimientos (ESP), afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación del Reglamento (UE) n.º 530/2012.

3.7 Resumen

En vista de que, tal y como se describe anteriormente, existen vínculos entre las enmiendas propuestas y la normativa de la UE aplicable en la materia, la Comisión considera que la adopción de las modificaciones anteriormente citadas —cuya adopción está prevista durante el 70.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) y el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC)— es, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del TFUE, competencia exclusiva de la Unión, dado que la adopción de los instrumentos internacionales en cuestión afecta a las disposiciones comunes o altera su alcance.

De conformidad con la jurisprudencia reiterada y consolidada, aunque la Unión Europea no sea miembro de la OMI ni parte contratante de los instrumentos internacionales aquí considerados, los Estados miembros no están autorizados a asumir obligaciones que puedan afectar a las normas de la Unión promulgadas para la consecución de los objetivos de los Tratados, a menos que una decisión del Consejo les autorice para ello a propuesta de la Comisión.

4. CONCLUSIÓN

La Comisión propone, por consiguiente, una Decisión del Consejo sobre la posición que se deberá adoptar en nombre de la Unión Europea para las enmiendas mencionadas en los apartados 1.1 a 1.8 anteriormente citados, cuya adopción está prevista durante el 70.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) y el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC), respectivamente.

2016/0263 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se deberá adoptar en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 70.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima sobre la adopción de las modificaciones del Anexo VI del Convenio MARPOL, de las reglas II-1, III/1.4, III/30, III/37, II-2/1, II-2/10 y II-1/3-12 del Convenio SOLAS, del Convenio y Código STCW, del Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios y del Código 2011 de reglas aplicables al Programa Mejorado de Reconocimientos

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) La actuación de la Unión Europea en el sector del transporte marítimo debe tener como objetivo mejorar la seguridad marítima y proteger el medio marino.

(2) El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI aprobó en su 69.º periodo de sesiones el establecimiento de la obligatoriedad de implantar un sistema de recogida de datos sobre el consumo de combustible y las enmiendas requeridas al capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Está previsto que esas enmiendas se adopten durante el 70.º periodo de sesiones del MEPC, que se celebrará en octubre de 2016.

(3) El Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI, en sus periodos de sesiones 95.º y 96.º, aprobó las modificaciones de las reglas II-1, III/1.4, III/30, III/37, II-2/1, II-2/10 y II-1/3-12 del Convenio SOLAS, del Convenio y Código STCW, del Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios y del Programa mejorado de reconocimientos (ESP) de 2011. Está previsto que esas enmiendas se adopten durante el 97.º periodo de sesiones del MSC, que se celebrará en noviembre de 2016.

(4) Las modificaciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL introducirán un sistema de recogida de datos mundial y obligatorio para la recopilación y notificación de determinados datos por parte de determinados buques con carácter anual, los procesos de verificación de los datos notificados, el establecimiento de declaraciones de cumplimiento, situaciones de transferencia de titularidades, el envío de los datos a la OMI, la anonimización y el acceso a los datos, así como los procedimientos para garantizar el cumplimiento de buques que enarbolen pabellones de Estados no Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL. El Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] establece un sistema de la UE para

[1] 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).

realizar un seguimiento, notificación y verificación (sistema SNV) de las emisiones de CO_2 y la eficiencia energética del transporte marítimo. Se aplica a todos los buques de gran tamaño, con más de 5 000 toneladas de arqueo bruto, que lleguen, transiten o salgan de puertos dentro de la competencia jurisdiccional de un Estado Miembro a partir del 1 de enero de 2018 en adelante, con independencia de dónde estén matriculados dichos buques.

(5) El artículo 22 del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo incorpora una cláusula de revisión en el caso de que se adopte un acuerdo internacional en este ámbito. La adopción de las modificaciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL activará el proceso de revisión, que puede dar lugar a una propuesta de modificación del Reglamento para garantizar la adaptación, en la medida en que sea razonable, al sistema de recogida de datos mundial acordado en el contexto de la OMI.

(6) Las modificaciones de las reglas II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 y 35 del Convenio SOLAS introducirán cambios de redacción y modificaciones consecuentes, así como cambios que afectan a los requisitos de compartimentado y estabilidad con averías con el fin de mejorar la flotabilidad de los buques de pasaje en caso de avería. El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[2] dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada.

(7) Las modificaciones de la regla II-1/1.2 del Convenio SOLAS, la nueva regla II-1/19-1 y las modificaciones de las reglas III/1.4, III/30 y III/37 del Convenio SOLAS relativas a que los ejercicios de lucha contra averías forman parte de un enfoque integral para mejorar la flotabilidad tras una inundación con miras a mejorar la seguridad en buques de pasaje nuevos y existentes. La Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[3], en particular la regla V/2 del capítulo V del Anexo I, contiene los requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje. El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW), incorporado a la legislación de la Unión Europea mediante la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, incluye los requisitos de formación en cuanto a aspectos de estabilidad del buque en los correspondientes cuadros de competencias recogidos en el Código STWC.

(8) Con las modificaciones de las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS ya no se requerirán extintores de espuma con una capacidad mínima de 135 *l* en las salas de calderas que estén protegidas con sistemas locales fijos de extinción de incendios a base de agua. El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada. Además, las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS son aplicables a los buques nuevos de clase B, C y D y a los existentes de clase B conforme al punto de 6.7, Parte A, del capítulo II-2 («Dispositivos de extinción de

---

[2] 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).

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

incendios en los espacios de máquinas») del Anexo I de la Directiva 2009/45/CE, en el que se establece que los espacios de máquinas y salas de calderas deberán estar equipados con sistemas de extinción portátiles.

(9) Las modificaciones de la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS abordarán una laguna de la regla actual en relación con la aplicación del Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques en navíos cuyo contrato de construcción se haya firmado antes del 1 de julio de 2014 y cuya quilla estuviese colocada o cuya construcción se hallase en una fase equivalente el 1 de enero de 2015 o posteriormente, y cuya entrega no se produzca antes del 1 de julio de 2018. El artículo 3 de la Directiva 2003/10/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[4] establece los requisitos mínimos para la protección de los trabajadores y los valores límite de exposición y valores de exposición que dan lugar a una acción. Por lo que se refiere a la legislación derivada, el artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo dispone la aplicación del Convenio SOLAS de 1974, en su versión modificada, aplicable a los buques de clase A nuevos, mientras que la regla 18 contenida en la parte C del Anexo I de dicha Directiva fija medidas para la reducción del ruido en los espacios de máquinas para buques nuevos de clase B, C y D.

(10) Las modificaciones del Convenio STCW y al Código de la Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar relativas a la formación específica para buques de pasaje y a las Partes A y B del Código STCW abordarán los nuevos retos derivados del tamaño cada vez mayor de los buques de pasaje y del elevado número de pasajeros a bordo, en particular en cruceros, e incluyen cuatro niveles de diferenciados de formación y familiarización: familiarización de los pasajeros ante una emergencia a bordo, formación en gestión de multitudes de pasajeros, formación en gestión de crisis en buques de pasaje, formación en comportamiento humano y formación en buques de pasaje de transbordo rodado. La Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en particular la regla V/2 del capítulo V del Anexo I, contiene los requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje.

(11) Las modificaciones del capítulo 13 del Código de sistemas de seguridad contra incendios aclararán que los cálculos de las dimensiones de las vías de evacuación, calculados basándose en el número total de personas que está previsto evacuar por la escalera y a través de puertas, pasillos y rellanos, se harán por separado para los dos casos de ocupación de los espacios especificados. El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada. Además, la Parte A del Anexo I, capítulo II-2, de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo aplica el Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios adoptado por la Resolución MSC.98(73) a los buques de clase B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o posteriormente.

(12) Las modificaciones del Código ESP 2011 permitirá una armonización con la serie Z10 actualizada de los Requisitos uniformes de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (serie Z10 de IACS UR) respecto a los requisitos de reconocimiento y certificación. Los artículos 5 y 6 del Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento

[4] Directiva 2003/10/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de febrero de 2003, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (ruido) (DO L 42 de 15.2.2003, p. 38).

Europeo y del Consejo[5] hacen obligatoria la aplicación a los petroleros de casco único de más de 15 años del régimen para la evaluación del estado de los buques (CAS) establecido por la OMI. 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 régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) utiliza el programa mejorado de reconocimientos (ESP) como instrumento para alcanzar su objetivo, todo cambio que se introduzca en las inspecciones de ese programa será automáticamente aplicable a través del Reglamento (UE) n.º 530/2012.

(13) La Unión no es miembro de la OMI ni parte contratante en los convenios y códigos aquí considerados. Es, por tanto, necesario que el Consejo autorice a los Estados miembros para que expresen la posición de la Unión Europea, así como su consentimiento respecto a quedar vinculados por las modificaciones propuestas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Con objeto de mejorar los requisitos actuales de protección del medio ambiente establecidos en Convenio MARPOL, la posición de Unión Europea durante el 70.º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI consistirá en estar de acuerdo con la adopción de las modificaciones del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, según se dispone en el Anexo 7 del documento MEPC 69/21/add.1. de la OMI.

Artículo 2

La posición de la Unión durante el 97.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI consistirá en aceptar la adopción de las modificaciones de:

a) las reglas II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 y II-1/35 del Convenio SOLAS a los efectos recogidos en el Anexo 1 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016;

b) la regla II-1/1.2 del Convenio SOLAS, una nueva regla II-1/19-1 y las modificaciones de las reglas III/1.4, III/30 y III/37 del Convenio SOLAS según lo dispuesto en el Anexo 1 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la OMI;

c) las reglas II-2/1 y II-2/10 del Convenio SOLAS según lo dispuesto en el Anexo 1 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la OMI;

d) la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS según lo dispuesto en el Anexo 1 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la OMI;

e) el Convenio STWC y el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar relativos a la formación específica para buques de pasaje y a las Partes A y B del Código STWC según lo dispuesto en el Anexo [] del Documento MSC 96/25/add.1 de la OMI;

f) el capítulo 13 del Código de Sistemas de Seguridad Contra Incendios según lo dispuesto en el Anexo 2 de la Circular de la OMI n.º 3644 del 20 de mayo de 2016;

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

g) el Programa mejorado de reconocimientos (ESP) de 2011 según lo dispuesto en el Anexo 4 de la Circular n.º 3644 del 20 de mayo de 2016 de la OMI.

Artículo 3

1. La posición de la Unión expuesta en los artículos 1 y 2 será expresada por los Estados miembros, que son miembros de la OMI, actuando conjuntamente en el interés de la Unión.

2. Cabe la posibilidad de acordar ligeras variaciones en la posición a la que hacen referencia los artículos 1 y 2 sin la necesidad de modificar dicha posición, así como de realizar cambios de la posición expresada en el artículo 2, letra a), en lo que respecta a las modificaciones a la regla II-1/6 del Convenio SOLAS, con miras a mejorar los actuales niveles de seguridad.

Artículo 4

Se autoriza a los Estados miembros para que, en el interés de la Unión, den su consentimiento respecto a quedar vinculados por las modificaciones que se indican en el artículo 1 y 2.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente