COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.3.2018
COM(2018) 122 final

2018/0056 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea durante el 99.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en relación con la adopción de enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS, la aprobación de las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes, y la adopción de enmiendas al Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la decisión relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea durante el 99.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en relación con la adopción prevista de enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes, así como al Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego 2010 (Código PEF 2010).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI)

El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece la OMI, cuyo objetivo es deparar un foro de cooperación entre Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las practicas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, 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, y atender las correspondientes cuestiones administrativas y jurídicas.

El Convenio entró en vigor el 17 de marzo de 1958.

Todos los Estados miembros son Partes del Convenio.

Todos los Estados miembros son asimismo Partes del 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 Europea no es Parte del Convenio SOLAS.

2.2. La Organización Marítima Internacional

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. La Comisión Europea tiene estatuto de observador en la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 1974 sobre la base de un Acuerdo de Cooperación entre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)[1] y la Comisión de las Comunidades Europeas sobre asuntos de interés común para ambas partes.

[1] En 1982 se cambió al nombre actual, Organización Marítima Internacional (OMI).

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Estudia todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de 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. El acto previsto del Comité de Seguridad Marítima de la OMI

Del 16 al 25 de mayo de 2018, durante su 99.º periodo de sesiones (MSC 99), el Comité de Seguridad Marítima ha de adoptar enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes, así como al Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010 (Código PEF 2010).

La finalidad de las enmiendas propuestas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS es ampliar la prescripción de la regla II-1/8-1.3 del Convenio SOLAS sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes.

La finalidad de la enmienda propuesta al Código PEF 2010 es suprimir la distinción en las prescripciones sobre protección contra incendios que figuran en el Código entre los buques que no transporten más de 36 pasajeros y los buques con más de 36 pasajeros, con el fin de aclarar la aplicación de las prescripciones para los revestimientos del piso expuestos del anexo 3, cuadro 1, del Código PEF 2010 a los buques de pasaje, de forma que las prescripciones sean también aplicables a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros.

3. POSICIÓN QUE SE HA DE TOMAR EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes

Durante el 94.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 94) que tuvo lugar en Londres del 17 al 21 de noviembre de 2014, Bahamas y otros solicitaron la inclusión en el orden del día de un nuevo punto (MSC 94/6/1) relativo a las enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS.

Así pues, durante el tercer período de sesiones del Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque (SDC 3) de la OMI, que tuvo lugar en Londres del 18 al 22 de enero de 2016, se tomó nota de que el Grupo de Trabajo sobre Compartimentado y Estabilidad con Avería solo había podido debatir brevemente la propuesta de ampliar la prescripción de la regla II-1/8-1.3 del Convenio SOLAS sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad facilitándole información actualizada a intervalos regulares sobre la estabilidad residual con avería del buque después de un incidente por inundación en los buques de pasaje existentes.

Aunque en el Grupo de Trabajo sobre Compartimentado y Estabilidad con Avería se había manifestado que las propuestas de enmienda de la regla II-1/8-1.3 del Convenio SOLAS eran suficientes para ultimar su examen en el 4.º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque de la OMI (SDC 4), el SDC 3 tomó nota también de que sería necesario seguir examinando la aplicación de la propuesta de Directrices revisadas sobre la información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque (MSC.1/Circ.1400) en los buques de pasaje existentes e invitó a que se presentaran propuestas para el SDC 4.

Durante el SDC 4, que se celebró en Londres del 13 al 17 de febrero de 2017, después de haber debatido el modo en que la regla II-1/8-1.3 del Convenio SOLAS debería aplicarse a los buques de pasaje existentes, se refrendó la opinión de que toda limitación de la aplicabilidad de las directrices actuales, es decir, las circulares MSC.1/Circ.1400, MSC.1/Circ.1532 y MSC.1/Circ.1229, se debería abordar elaborando una nueva serie de directrices sobre ordenadores de estabilidad y apoyo en tierra para los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014.

El SDC 4 aceptó la propuesta de enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes (SDC 4/16, anexo 2), pero no pudo adoptar ninguna decisión sobre el proceso de entrada en vigor de las enmiendas propuestas, debido a que la complejidad de los criterios para los ordenadores de estabilidad en la nueva serie de directrices repercutiría en la fecha de aplicación del nuevo proyecto de reglas para los buques de pasaje existentes.

Durante su 98.º periodo de sesiones (MSC 98), celebrado en Londres del 7 al 16 de junio de 2017, el Comité de Seguridad Marítima aprobó el proyecto de enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS, para su adopción en el MSC 99, a condición de que en el 5.º periodo de sesiones del Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque de la OMI (SDC 5) se confirmase la fecha de aplicación del proyecto de regla II-1/8-1.3 del Convenio SOLAS y se ultimase el proyecto de directrices sobre ordenadores de estabilidad y apoyo en tierra para los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014. En el SDC 5, que tuvo lugar en Londres del 22 al 26 de enero de 2018, se acordó que los buques de pasaje construidos antes del 1 de enero de 2014 habrían de ser conformes a la regla II-1/8-1.3.1 del Convenio SOLAS a más tardar al realizar el primer reconocimiento de renovación, cinco años después de la fecha de entrada en vigor. Asimismo, en el SDC 5 se acordó presentar las correspondientes directrices al MSC 99 para su aprobación.

Las enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS se establecen en el anexo 13 del documento MSC 98/23/Add.1 de la OMI. Según el apartado 10.9 del informe elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 98.º periodo de sesiones (MSC 98/23), está previsto que las enmiendas sean adoptadas durante el MSC 99.

3.2. Enmiendas al Código PEF 2010

Durante su tercer periodo de sesiones (SSE 3), celebrado en Londres del 14 al 18 de marzo de 2016, el Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque consideró que las prescripciones para los revestimientos del piso expuestos del anexo 3, cuadro 1, del Código PEF 2010, aplicables a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros deberían aplicarse también a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros. El SSE 3 refrendó la opinión de que las orientaciones sobre las prescripciones para los revestimientos del piso expuestos aplicables a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros deberían aplicarse también a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros. Seguidamente, el SSE 3 acordó

encargar al Grupo de Trabajo sobre Protección contra Incendios que examinara este asunto más detenidamente e informara al Subcomité en consecuencia.

En lo tocante a las prescripciones del anexo 3, cuadro 1, del Código PEF 2010, y teniendo en cuenta la opinión del Grupo de Trabajo sobre Protección contra Incendios, el SSE 3 acordó que el anexo 3, cuadro 1, del Código PEF 2010 debería aplicarse también a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros y que la posible solución podría ser suprimir la frase «que transporten más de 36 pasajeros».

Con todo, esta posible solución no fue comunicada al Comité de Seguridad Marítima reunido en su 97.º periodo de sesiones (MSC 97), que tuvo lugar en Londres del 21 al 25 de noviembre de 2016, ya que el SSE 3 había considerado el asunto en el punto del orden del día sobre «Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente».

Así pues, las propuestas de enmiendas del Código PEF 2010 fueron consideradas durante el MSC 98, que las aprobó con vistas a su adopción en el MSC 99.

Las enmiendas al Código PEF 2010 se establecen en el anexo 25 del informe elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 98.º periodo de sesiones (MSC 98/23/Add.1). Según el apartado 12.47 del informe elaborado por el Comité de Seguridad Marítima en su 98.º periodo de sesiones (MSC 98/23), está previsto que las enmiendas sean adoptadas durante el MSC 99.

3.3. Legislación y competencias de la UE en la materia

3.3.1. Enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes

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 las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, enmendado.

3.3.2. Enmiendas al Código PEF 2010

El Código PEF 2010 establece los requisitos internacionales en materia de ensayos en laboratorio, homologación y procedimientos de ensayo de exposición al fuego para los productos recogidos en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS (que incluye reglas sobre prevención, detección y extinción de incendios). Las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) para que adquiriese carácter obligatorio el Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego (Código PEF 2010) entraron en vigor el 1 de julio de 2012 (Resolución MSC.307(88)).

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 las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, enmendado. Además, la Parte A y la Parte B 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.

3.3.3. Competencia de la UE

Las enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad

en caso de inundación en los buques de pasaje existentes, así como al Código PEF 2010, afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

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[2].

La noción de «*actos que surtan efectos jurídicos*» incluye los actos que surtan efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «*puedan influir de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión*»[3].

4.1.2. Aplicación al presente caso

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Los actos que el Comité de Seguridad Marítima de la OMI debe adoptar son actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos puedan influir de manera determinante en el contenido de la legislación 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. Esto se debe a que 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, enmendado, conforme a lo establecido en los puntos 3.1 y 3.2 anteriores.

Por consiguiente, las enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes sobre el soporte informático para calcular la estabilidad disponible para el capitán en caso de inundación en los buques de pasaje existentes, así como al Código PEF 2010, afectarían a la legislación de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

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

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

---

[2] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania contra Consejo de la Unión Europea (OIV), Asunto C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

[3] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania contra Consejo de la Unión Europea (OIV), Asunto C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61a 64.

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 respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objeto o tiene un componente doble y si uno de dichos objetos 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 objeto 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, leído en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2018/0056 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea durante el 99.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en relación con la adopción de enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS, la aprobación de las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes, y la adopción de enmiendas al Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, leído 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 objetivo 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 el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo. 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 cumplir las misiones que le asignen dicho Convenio, la Asamblea de la OMI o el Consejo de la OMI, o que, dentro de lo estipulado en dicho artículo, puedan serle encomendadas por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en este, y que puedan ser aceptadas por la OMI.

(4) El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (el «Convenio SOLAS») de 1974 entró en vigor el 25 de mayo de 1980.

(5) De conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, letra b), inciso iii), del Convenio SOLAS, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI podrá aprobar enmiendas al Convenio SOLAS.

(6) Del 16 al 25 de mayo de 2018, durante su 99.º periodo de sesiones (MSC 99), el Comité de Seguridad Marítima ha de adoptar enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes, así como al Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010 («Código PEF 2010»).

(7) Procede determinar la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea durante el MSC 99, habida cuenta de que las enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1

del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad en caso de inundación en los buques de pasaje existentes, así como al Código PEF 2010 podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión, a saber, la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[4].

(8) Las enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices sobre el soporte informático para ayudar al capitán a calcular la estabilidad facilitándole información actualizada a intervalos regulares sobre la estabilidad residual con avería del buque después de un incidente por inundación deben constituir directrices operacionales para los buques de pasaje existentes.

(9) Las enmiendas al Código PEF 2010, relativas a las prescripciones para los revestimientos del piso expuestos deben establecer que dichas disposiciones sean también aplicables a los buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros.

(10) La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, actuando conjuntamente.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las posiciones que deben tomarse en nombre de la Unión en el 99.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI serán las siguientes:

a) aceptar las enmiendas a las reglas II-1/1 y II-1/8-1 del Convenio SOLAS y a las directrices correspondientes según lo dispuesto en el anexo 13 del documento MSC 98/23/Add.1 de la OMI, adjunto a la presente Decisión;

b) aceptar las enmiendas al cuadro 1 del anexo 3 del Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010, según lo dispuesto en el anexo 25 del documento MSC 98/23/Add. 1 de la OMI, adjunto a la presente Decisión.

Artículo 2

1. Las posiciones a que se hace referencia en las letras a) y b) del artículo 1 serán expresadas por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, actuando conjuntamente.

2. Se podrán acordar pequeños cambios a las posiciones referidas en las letras a) y b) del artículo 1 sin una decisión ulterior del Consejo.

[4] 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).

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente