



Bruselas, 19.2.2016
COM(2016) 77 final

2016/0048 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que deberá adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional con motivo del 40º período de sesiones del Comité de Facilitación, del 69º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y del 96º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, en relación con la adopción de enmiendas al anexo IV del Convenio de Facilitación MARPOL, a las reglas II-2/13 y II-2/18 del Convenio SOLAS, al Código de sistemas de seguridad contra incendios y al Código 2011 de reglas aplicables al Programa Mejorado de Reconocimientos

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

La presente propuesta de la Comisión se refiere a la posición que adoptará la Unión en el 40º periodo de sesiones del Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI) (en lo sucesivo, Comité FAL) , en el 69º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (en lo sucesivo, CPMM) y en el 96º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (CSM) respecto de 6 enmiendas que se exponen por separado en los puntos siguientes.

1.1. Revisión General del Convenio de Facilitación

Con motivo del 39º periodo de sesiones del Comité FAL se aprobaron enmiendas al anexo del Convenio de Facilitación con vistas a su adopción en el 40º periodo de sesiones, tras el acuerdo alcanzado en el 35º periodo de sesiones con vistas a iniciar una revisión global del Convenio para garantizar que se dé una respuesta adecuada a necesidades existentes y a las que puedan surgir en el sector del transporte marítimo, así como para modernizar sus disposiciones, teniendo en cuenta la evolución registrada en el ámbito de la transmisión de información y de datos por vía electrónica y el concepto de ventanilla única.

El establecimiento del requisito de incluir un número de visado, en su caso, en las listas de pasajeros y el cumplimiento de las obligaciones informativas en formato electrónico son cuestiones que revisten particular interés para la UE.

Aún persisten ciertas diferencias entre el Convenio de Facilitación y el Derecho de la UE respecto de la norma 2.6.1 (relativa a los datos exigidos por las autoridades para ser incluido en una lista de tripulantes), la norma 2.23, la norma 3.10, la norma 3.10.2, la norma 3.45 y la práctica recomendada 3.21. De conformidad con el artículo VIII del Convenio de Facilitación, los Gobiernos Contratantes deben notificar dichas diferencias a la Secretaría General de la OMI.

Esas enmiendas al Convenio de Facilitación se exponen en el anexo 1 del informe sobre el 39º periodo de sesiones del Comité FAL (FAL 39/16). El punto 4.43 de dicho informe señala que los cambios se adoptarán durante el 40º periodo de sesiones del Comité FAL.

1.2. Enmiendas a las reglas 1 y 11 del anexo IV del Convenio MARPOL en relación con los requisitos relativos a una zona especial

En su 68º período de sesiones, el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) estudió si se habían recibido notificaciones suficientes en relación con la disponibilidad de instalaciones de recepción portuarias, de conformidad con la regla 13 del anexo IV del Convenio MARPOL, para que pudieran surtir efecto las disposiciones relativas a la zona especial del Mar Báltico, así como para definir la zona a la que se podrían aplicar las disposiciones relativas a la zona especial, teniendo en cuenta que solo ocho de los nueve Estados del Báltico habían procedido a la notificación.

Se concluyó que las notificaciones recibidas eran suficientes y que, por tanto, se podían fijar las fechas efectivas de entrada en vigor de la zona especial, definida en el documento CPMM 68/10/2. Se determinó que la definición de «zona» propuesta difería de la recogida en el anexo IV del Convenio MARPOL y que se requeriría una

modificación del mismo a fin de que entrara en vigor la nueva definición de zona especial, que consta en el documento CPMM 68/10/2.

Estas enmiendas al Convenio MARPOL, anexo IV, reglas 1 y 11, se recogen en el anexo del documento CPMM 69/3/3, con vistas a su adopción durante el 69º periodo de sesiones del CPMM, tal como se indica en el apartado 10.22 del informe sobre el 68º periodo de sesiones del CPMM (CPMM 68/21). Las enmiendas fueron distribuidas por la Secretaría de la OMI al amparo de la circular n.º 3591, de 7 de octubre de 2015, de conformidad con el artículo 16 del Convenio MARPOL, incluido un proyecto de Resolución del CPMM, para su adopción.

1.3. Enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS

En el 95º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (CSM) se aprobó un proyecto de enmiendas a la regla II-2/13 del convenio SOLAS, que establecerá requisitos en materia de evaluación de las vías de evacuación mediante un análisis de la evacuación, en una fase temprana del proceso de diseño, aplicables a los nuevos buques de pasaje de transbordo rodado y otros buques de pasaje que transporten a más de 36 pasajeros. El análisis servirá para determinar y eliminar, en la medida de lo posible, la aglomeración que puede producirse durante el abandono del buque, debido al desplazamiento normal de los pasajeros y tripulantes a lo largo de las vías de evacuación y habida cuenta de que los tripulantes pueden tener que circular por dichas vías en dirección opuesta a la de los pasajeros. Además, el análisis se utilizará para determinar si los medios de evacuación son lo suficientemente flexibles como para prever la posibilidad de que determinadas vías de evacuación, puestos de reunión, puestos de embarco o embarcaciones de supervivencia puedan no estar disponibles como consecuencia de un siniestro.

Estos cambios se establecen en el anexo 14 del documento CSM 95/22/add.2. El punto 10.19 del informe CSM 95 (CSM 95/22) indica que las enmiendas se adoptarán durante el 96º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima.

1.4. Enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS sobre las zonas de aterrizaje de helicópteros en los nuevos buques de pasaje de transbordo rodado adoptadas conjuntamente con un nuevo capítulo 17 del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios.

El capítulo II-2/18 del Convenio SOLAS establece los requisitos aplicables a las instalaciones para helicópteros. Estas enmiendas al Convenio SOLAS tienen por objeto introducir la Circular CSM.1/Circ.1431 de la OMI «Directrices para la autorización de los dispositivos de extinción de incendios con espuma en las instalaciones destinadas a helicópteros», de 22 de junio de 2012, para hacer obligatorias sus disposiciones. Es preciso por tanto que los sistemas de aplicación de espuma se ajusten a las directrices. Estas enmiendas se aprobaron en el 92º periodo de sesiones del CSM, con vistas a su adopción en su 93º período de sesiones.

En relación con la adopción prevista en el 93º período de sesiones, el Consejo adoptó la Decisión 2014/280/UE, de 8 de mayo de 2013¹, en la que se prevé la posición de la

¹ Decisión 2014/280/UE del Consejo, sobre la posición que, en la 93ª sesión del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, deberá adoptarse en nombre de la Unión Europea a propósito de la adopción de las enmiendas a las reglas SOLAS II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18 y III/20, al Código de los dispositivos de salvamento y al Código 2011 de reglas aplicables al programa de reconocimientos mejorados. (DO L 145, de 16.5.2014, p.40).

UE con vistas a aceptar la adopción de las enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS.

No obstante, en la fase de adopción, la 93ª sesión del CSM decidió devolver el proyecto de enmiendas a la 2ª sesión del Subcomité para los sistemas y equipos del buque de la OMI (SSE) a fin de que lo examinara de nuevo.

Una vez finalizada la 2ª sesión del SSE, en relación con el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, en la 95ª sesión del CSM se observó que en esa 2ª sesión del SSE también se había preparado un nuevo capítulo 17 del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios (Código SSCI) relativo a los aparatos de extinción de incendios con espuma en las plataformas para helicópteros, para su aprobación, con vistas a su adopción por la 96ª sesión del CSM. Como consecuencia de la decisión de elaborar un nuevo capítulo 17 del Código SSCI, la 2ª sesión del Subcomité solicitó a la 95ª sesión del CSM que considerara la introducción de modificaciones sustanciales en el proyecto de enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, con vistas a su adopción en la 96ª sesión del CSM en lugar de en la 95ª sesión, conjuntamente con el nuevo capítulo 17 del Código SSCI.

Por lo tanto, las enmiendas modificadas de la regla II-2/18 del Convenio SOLAS se incluyen de nuevo en la presente propuesta de Decisión del Consejo, ya que se volverán a estudiar con motivo de la 96ª sesión del CSM, con vistas a su adopción conjunta con el nuevo capítulo 17 del Código SSCI.

Estas modificaciones de las enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS se establecen en el anexo 2 del SSE2/20. El apartado 12.16 del informe de la 95ª sesión del CSM (CSM 95/22) indica que dichas enmiendas se adoptarán en la 96ª sesión del CSM. El nuevo capítulo 17 del Código SSCI figura en el anexo 18, punto 2, del informe sobre el 95º periodo de sesiones del CSM (CSM 95/22/Add. 2). El punto 12.15 de dicho informe (CSM 95/22) indica que el nuevo capítulo se adoptará en el 96º periodo de sesiones del CSM.

1.5. Capítulo 8 revisado del Código de sistemas de seguridad contra incendios relativo a los sistemas automáticos de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios

Como consecuencia de los fallos detectados en los sistemas automáticos de rociadores debido a la acumulación de depósitos minerales o los bloqueos debidos a dichos depósitos, el CSM, en su 95º periodo de sesiones, aprobó un proyecto de enmiendas al capítulo 8 del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios (Código SSCI), que establece que debe prestarse particular atención a la especificación de la calidad del agua suministrada por el fabricante del sistema para evitar la corrosión interna y la obstrucción de los rociadores.

Las instrucciones del fabricante para la puesta en servicio, el mantenimiento y la inspección deberán incluir especificaciones en relación con la calidad del agua a lo largo de toda la vida del sistema, y esa calidad deberá supervisarse activamente a bordo.

Estas enmiendas se establecen en el anexo 18, punto 1, del documento CSM 95/22/Add.2. El punto 12.11 del informe sobre el 95º periodo de sesiones del CSM (CSM 95/22) indica que las modificaciones se adoptarán durante el 96º periodo de sesiones del CSM.

1.6. Enmiendas al Código 2011 de reglas aplicables al programa mejorado de reconocimientos

El régimen de evaluación del estado de los buques (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 (ESP), especifica cómo realizar esa inspección intensificada. El CAS considera el ESP una herramienta, ya que se sirve de él para lograr sus objetivos. Estas enmiendas del Código ESP están relacionadas con la armonización del uso de los términos relacionados con organizaciones reconocidas en todo el Código. Las modificaciones propuestas son de carácter redaccional. Por lo tanto, en su 95º periodo de sesiones, el CSM acordó que se prepararía una corrección de errores del anexo 2 del informe sobre el 94º periodo de sesiones (CSM 94/21) con el fin de incorporar las modificaciones antes mencionadas en el texto auténtico de la Resolución CSM. 381 (94), en relación con las enmiendas al Código Internacional del Programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 (Código ESP 2011).

Estos cambios se establecen en el anexo 15 del documento CSM 95/22/Add.2. El apartado 10.26 del informe sobre el 95º periodo de sesiones del CSM (CSM 95/22) indica que dichas enmiendas se adoptarán durante el 96º periodo de sesiones del CSM.

2. ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS DE LA OMI

2.1. Adopción de las enmiendas

Las enmiendas establecidas anteriormente en los puntos 1.1 a 1.6 fueron aprobadas en el 39º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, celebrado del 22 al 26 de septiembre de 2014, el 68º periodo de sesiones del Comité de Protección del Entorno Marino, celebrado del 11 al 15 de mayo de 2015, y el 95º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, celebrado del 3 al 12 de junio de 2015, y se presentarán para su adopción en el 40º periodo de sesiones del Comité de Facilitación del 4 al 8 de abril de 2016, el 69º periodo de sesiones del Comité de Protección del Entorno Marino del 18 al 22 de abril de 2016 y el 96º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima del 11 al 20 de mayo de 2016.

2.2. Aceptación

Una vez que hayan sido aprobadas y adoptadas por los tres comités, las enmiendas expuestas en los puntos 1.1 a 1.6 anteriores se comunicarán para su aceptación a las respectivas Partes contratantes.

3. LEGISLACIÓN Y COMPETENCIAS DE LA UE EN LA MATERIA

3.1. Revisión general del Convenio de Facilitación

El ámbito de aplicación de la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE es simplificar y armonizar los procedimientos administrativos aplicados en el transporte marítimo, mediante la generalización de la transmisión electrónica de datos y la racionalización de las formalidades informativas. Las formalidades

informativas que figuran en el anexo de la Directiva se clasifican en 3 categorías: A) formalidades informativas en virtud de actos normativos de la Unión, b) formularios FAL y formalidades derivadas del Convenio FAL, y c) otras formalidades exigidas por la legislación nacional. La evaluación de la utilización de los formularios FAL dentro de la UE y la configuración de la información exigida por los actos normativos de la Unión y los formularios FAL se llevan a cabo a fin de garantizar la utilización de las especificaciones relativas al formulario FAL electrónico, según proceda. El artículo 7 de la Directiva dispone que los Estados miembros aceptarán los formularios FAL para el cumplimiento de las formalidades informativas y, después del 1 de junio de 2015, exclusivamente en formato electrónico.

El requisito de incluir, cuando proceda, un número de visado en las listas de tripulantes y pasajeros se deriva del anexo VI, punto 3.1.2, del Reglamento (CE) n.º 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Código comunitario de normas para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) (recogido en el punto A. 2 del anexo de la Directiva 2010/65/UE).

Por lo tanto, la revisión general del Convenio FAL afectaría a la Directiva 2010/65/UE y el Reglamento (CE) n.º 562/2006.

3.2. Enmiendas a las reglas 1 y 11 del anexo IV del Convenio MARPOL en relación con los requisitos relativos a una zona especial

La existencia de instalaciones portuarias adecuadas es una cuestión que se inscribe entre las competencias exclusivas de la UE de acuerdo con el artículo 4 de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga. El compromiso de disponer de instalaciones portuarias receptoras, de conformidad con lo dispuesto en la regla 12 *bis* de la Resolución CPMM. 200 (62), afecta al contenido normativo de dicha Directiva. En caso de que sea adoptado por la OMI, el proyecto de enmiendas del anexo IV del Convenio MARPOL a fin de fijar fechas efectivas para que una parte del Mar Báltico sea designada zona especial tendrá carácter vinculante en la Unión.

3.3. Enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS sobre el análisis de evacuación de los buques de pasaje

La regla II-2/13 del Convenio SOLAS regula la cuestión de los medios de evacuación. Las enmiendas que se adopten eventualmente en el 96º periodo de sesiones del CSM, que introducirían cambios en la regla II-2/13 del Convenio SOLAS, afectarán al Derecho de la UE a través de la aplicación 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. El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de esa Directiva dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada. Por otro lado, la Directiva 2009/45/CE contiene normas detalladas sobre las vías de evacuación de los buques de pasaje de transbordo rodado de clases B, C y D, tal como se establece en el anexo I, capítulo II, parte B, parte B. 6-1.

3.4. Enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS sobre las zonas de aterrizaje de helicópteros en los nuevos buques de pasaje de transbordo rodado adoptadas conjuntamente con un nuevo capítulo 17 del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios

La Unión aprobó a través del capítulo II-2 del anexo I de la Directiva 2009/45/CE los requisitos aplicables a las zonas de aterrizaje de helicópteros. En particular, la regla 18 de la parte B de ese capítulo dispone que «Los buques equipados con heliplataforma cumplirán lo prescrito en la regla 18 de la parte G del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, en su versión revisada que entrará en vigor el 1 de enero de 2003». El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de esa Directiva dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada. Como resultado de ello, si se adoptaran las enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, tendrían que revisarse también los requisitos establecidos por la Directiva 2009/45/CE respecto de las zonas de aterrizaje de helicópteros de los nuevos buques de pasaje de transbordo rodado.

Además, el capítulo II- 2, parte A, regla 2, del anexo I de la Directiva 2009/45/CE aplica el Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios adoptado mediante la Resolución CSM. 98 (73), a los buques de clases B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o en una fecha posterior.

Por lo tanto, las enmiendas al Convenio SOLAS y al nuevo capítulo 17 del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios que han de adoptarse en el 96º periodo de sesiones podrían afectar a los requisitos de la Directiva 2009/45/CE relativos a las zonas de aterrizaje de helicópteros, ya que enmarcarán cualquier revisión de esas normas.

3.5. Capítulo 8 revisado del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios relativo a los sistemas automáticos de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios

El capítulo II- 2, parte A, regla 8, del anexo I de la Directiva 2009/45/CE sobre sistemas automáticos de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios exige que dichos sistemas puedan entrar en funcionamiento de forma inmediata y en cualquier momento sin necesidad de que intervenga la tripulación del buque. El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de esa Directiva dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada.

Además, el capítulo II- 2, parte A, regla 8, del anexo I de la Directiva 2009/45/CE aplica el Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios adoptado mediante la Resolución CSM. 98 (73), modificado, a los buques de clases B, C y D construidos el 1 de enero de 2003 o en fecha posterior.

Por lo tanto, las enmiendas al capítulo 8 del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios afectarían al Derecho de la UE a través de la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

3.6. Enmiendas al Código 2011 de reglas aplicables al Programa Mejorado de Reconocimientos

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 como 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 petróleos 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 de antigüedad el régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) de la OMI. El artículo 5 dispone que esos petroleros deben ajustarse al régimen de evaluación de la OMI, que se define en el artículo 6 como el régimen de evaluación del estado de los buques adoptado por la Resolución CPMM 94(46), de 27 de abril de 2001, en su versión modificada por la Resolución CPMM 99(48), de 11 de octubre de 2002, y la Resolución CPMM 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 especifica cómo realizar esa evaluación intensificada. Dado que el CAS utiliza el Programa Mejorado de Reconocimientos 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 está previsto adoptar en el 96º periodo de sesiones del CSM, enmiendas que introducirán cambios en el Código del Programa Mejorado de Reconocimientos, afectarán al Derecho de la UE a través de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 530/2012.

3.7. Resumen

Habida cuenta de los vínculos existentes entre las enmiendas propuestas y la normativa pertinente de la UE mencionada anteriormente, la Comisión considera que la adopción de las enmiendas arriba citadas —que se espera se adopten en el 40º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, en el 69º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y en el 96º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima— es, según el artículo 3, apartado 2, del TFUE, competencia externa exclusiva de la Unión Europea, dado que la adopción de los instrumentos internacionales en cuestión afecta a disposiciones comunes o modifica su ámbito de aplicación.

De conformidad con la jurisprudencia reiterada y consolidada del Tribunal, aunque la Unión Europea no sea miembro de la OMI, ni parte contratante en los instrumentos internacionales en cuestión, 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 respecto de las enmiendas mencionadas en los apartados 1.1 – 1.6 anteriores, que está previsto adoptar, respectivamente, en el 40º periodo de sesiones del Comité de Facilitación, en el 69º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y en el 96º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que deberá adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional con motivo del 40º período de sesiones del Comité de Facilitación, del 69º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y del 96º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, en relación con la adopción de enmiendas al anexo IV del Convenio de Facilitación MARPOL, a las reglas II-2/13 y II-2/18 del Convenio SOLAS, al Código de sistemas de seguridad contra incendios y al 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 acción 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 Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI), reunido con motivo de su 39º período de sesiones, aprobó enmiendas al Convenio de Facilitación. Está previsto que dichas enmiendas se adopten en el 40º período de sesiones del Comité de Facilitación, que se celebrará en abril de 2016.
- (3) El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI, reunido con motivo de su 68º período de sesiones, acordó que se habían recibido notificaciones suficientes, con arreglo a la regla 12 *bis* del anexo IV del Convenio MARPOL, para poder designar como zona especial una parte del Mar Báltico y que, por tanto, era posible establecer la fecha efectiva de entrada en vigor de dicha designación, establecida en la regla 11.3 del anexo IV, respecto de esa zona especial. En su 68º período de sesiones, el CPMM concluyó que, a fin de que surtiese efecto esa designación de zona especial sería necesario introducir enmiendas a las reglas 1 y 11 del anexo IV del Convenio MARPOL y que, a tal efecto, resultaba oportuno proponerlas. Está previsto que esas enmiendas se adopten en el 69º período de sesiones del CPMM, que se celebrará en abril de 2016.
- (4) El Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI, reunido con motivo de su 95º período de sesiones, aprobó enmiendas a las reglas II-2/13 y II-2/18 del Convenio SOLAS, al Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios y al Código 2011 de reglas aplicables al Programa Mejorado de Reconocimientos. Está previsto que esas enmiendas se adopten en el 96º período de sesiones del CSM, que se celebrará en mayo de 2016.
- (5) Mediante la revisión general del Convenio de Facilitación se modernizan las disposiciones del mismo, teniendo en cuenta la evolución registrada en el ámbito de la

transmisión de información y de datos por vía electrónica y el concepto de ventanilla única. En particular, se introducen medidas que revisten interés para la Unión Europea en relación con la inserción de los números de visado en las listas de pasajeros, pero no en las de tripulantes, y el derecho de las autoridades a exigir la presentación obligatoria de los formularios por vía electrónica. Los artículos 5 y 7 de la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo² establecen que las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos situados en los Estados miembros se aceptarán exclusivamente en formato electrónico a través de una ventanilla única a partir del 1 de junio de 2015 y que los Estados miembros deberán aceptar los formularios FAL en soporte papel con vistas al cumplimiento de las formalidades informativas únicamente hasta esa fecha. La información requerida conforme a un acto normativo de la Unión debe facilitarse en formato electrónico a partir de 1 de junio de 2015. El requisito de incluir un número de visado, en su caso, en las listas de tripulantes y pasajeros se deriva del anexo VI, punto 3.1.2, del Reglamento (CE) n.º 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo.³ Este requisito impone obligaciones más estrictas que las normas pertinentes previstas por el Convenio de Facilitación y supone una diferencia en el sentido del artículo VIII de ese Convenio. Los Estados miembros, en su calidad de Partes contratantes del Convenio FAL, deben por tanto notificar esa diferencia a la OMI.

- (6) Las enmiendas al anexo IV del Convenio MARPOL tienen por objeto proporcionar el marco jurídico para la aplicación del acuerdo alcanzado por el CPMM en su 68º período de sesiones respecto de que las notificaciones que se han recibido sobre la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras son suficientes para que puedan entrar en vigor las disposiciones relativas a la zona especial del Mar Báltico y que, por tanto, pueden fijarse fechas efectivas para la entrada en vigor de la designación de una parte del Mar Báltico como zona especial, de conformidad con dichas notificaciones. El artículo 4 de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ aborda la cuestión de la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras, que también se contempla en la regla 12 *bis* de la Resolución CPMM. 200 (62), con el fin de reducir los vertidos de desechos generados por buques y los residuos de carga de dichos buques en el mar, especialmente los vertidos ilegales, procedentes de buques que utilicen los puertos de la Unión.
- (7) Las enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS introducirán requisitos para la evaluación de las vías de evacuación mediante un análisis de la evacuación, en una fase temprana del proceso de diseño, aplicables a los nuevos buques de pasaje de transbordo rodado y otros buques de pasaje que transporten a más de 36 pasajeros. El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ dispone que los buques de pasaje nuevos de clase A deben cumplir íntegramente las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, en su versión

² Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

³ Reglamento (CE) n.º 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, por el que se establece un Código comunitario de normas para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) (DO L 105 de 13.4.2006, p. 1).

⁴ Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

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).

revisada. Por otra parte, la Directiva 2009/45/CE incluye disposiciones de aplicación sobre las vías de evacuación de los buques de pasaje de transbordo rodado de clases B, C y D, establecidas en su anexo I, capítulo II, parte B, punto 6-1.

- (8) Mediante las enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS sobre las zonas de aterrizaje de helicópteros en los nuevos buques de pasaje de transbordo rodado, se harán obligatorias las disposiciones de la circular CSM.1/Circ.1431 de la OMI, de 31 de mayo de 2012 (Directrices para la autorización de los dispositivos de extinción de incendios con espuma en las instalaciones destinadas a helicópteros). La regla 18 que figura en el anexo I, capítulo II-2, parte B, de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo dispone que los buques equipados con heliplataforma deberán cumplir lo establecido en la regla del Convenio SOLAS, en su versión revisada de 1 de enero de 2003, cuya modificación se prevé ahora.
- (9) El capítulo 8 revisado del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios (Código SSCI) establece que se prestará especial atención a las especificaciones relativas a la calidad del agua suministrada por el fabricante del sistema para evitar la corrosión y la obstrucción interna de los rociadores. 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 las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada, que integra el Código SSCI que cobró obligatoriedad en el marco del Convenio SOLAS mediante la resolución CSM.99(73) de la OMI. Por otra parte, la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y el Consejo incluye normas de aplicación sobre los sistemas de extinción de incendios de los buques de clase B, C y D, tal como establece su anexo I, capítulo II, parte A, apartados 4.5. y 4.8.
- (10) En el nuevo capítulo 17 del Código SSCI se establecerán con mayor precisión las especificaciones para los aparatos de extinción de incendios a base de espuma para la protección de instalaciones de helicópteros, tal como se exige en el capítulo II- 2 del Convenio SOLAS. 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 las prescripciones del Convenio SOLAS de 1974, en su versión revisada, que integra el Código SSCI que cobró obligatoriedad en el marco del Convenio SOLAS mediante la resolución CSM.99(73) de la OMI. Por otra parte, la Directiva 2009/45/CE incluye disposiciones de aplicación sobre los requisitos especiales para las instalaciones de helicópteros de los buques de clases B, C y D, establecidas en su anexo I, capítulo II, parte B, apartado 18.
- (11) Las enmiendas al Código 2011 de reglas aplicables al Programa Mejorado de Reconocimientos están destinadas a armonizar el uso de términos relacionados con las organizaciones reconocidas. Los artículos 5 y 6 del Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶ hacen obligatoria la aplicación a los petroleros de casco único de más de 15 años de antigüedad del régimen de 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 especifica cómo realizar esa evaluación intensificada. Dado que el CAS utiliza el programa mejorado de reconocimientos como instrumento para

⁶ 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).

alcanzar sus objetivos, todo cambio que se introduzca en las inspecciones de ese programa será automáticamente aplicable a través del Reglamento (UE) n.º 530/2012.

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

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición de la Unión con motivo del 40º período de sesiones del Comité de Facilitación de la OMI consistirá en aceptar la adopción de las enmiendas al Convenio de Facilitación, establecidas en el anexo 1 del documento FAL 39/16 de la OMI.
2. Cuando proceda, los Estados miembros habrán de efectuar la notificación exigida en el artículo VIII del Convenio de Facilitación al Secretario General de la OMI en lo que respecta a las enmiendas a que se refiere el apartado 1 lo antes posible tras la entrada en vigor de dichas enmiendas.

Artículo 2

La posición de la Unión con motivo del 69º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI consistirá en aceptar la adopción de las enmiendas a las reglas 1 y 11 del anexo IV del Convenio MARPOL, establecidas en el anexo del documento CPMM 69/3/3 de la OMI.

Artículo 3

La posición de la Unión con motivo del 96º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI consistirá en aceptar la adopción de las siguientes enmiendas:

- Enmiendas a la regla II-2/13 del Convenio SOLAS, establecidas en el anexo 14 del documento MCS 95/22/add.2 de la OMI.
- Enmiendas a la regla II-2/18 del Convenio SOLAS, establecidas en el anexo 2 del documento SSE 2/20 de la OMI.
- Enmiendas al capítulo 8 del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios, establecidas en el anexo 18, punto 1, del documento 95/22/add.2. de la OMI.
- Enmiendas al capítulo 17 del Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios, establecidas en el anexo 18, punto 2, del documento 95/22/add.2. de la OMI.
- Enmiendas al Código 2011 de reglas aplicables al Programa Mejorado de Reconocimientos, establecidas en el anexo 15 del documento 95/22/add.2. de la OMI.

Artículo 4

1. La posición de la Unión conforme a lo previsto en el artículo 1, apartado 1, y en los artículos 2 y 3 deberá ser manifestada por los Estados miembros, en su calidad de miembros de la OMI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

2. Podrán acordarse cambios formales y menores de las posiciones contempladas en los artículos 1 2 y 3, sin necesidad de modificarlas.

Artículo 5

Se autoriza a los Estados miembros a dar su consentimiento para quedar vinculados, en interés de la Unión, por las enmiendas indicadas en los artículos 1, 2 y 3.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*