



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 107.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima respecto de la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad de 1994 (Código NGV de 1994), al Código NGV de 2000, al Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares (Código Polar), al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW) y Código STCW, y al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (IDS)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a una Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 107.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (MSC 107), que se celebrará del 31 de mayo al 9 de junio de 2023.

Durante el MSC 106 se previó que, en el MSC 107, se adoptarían enmiendas a las siguientes disposiciones:

- 1) al capítulo II-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) de 1974, y al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad de 1994 (Código NGV 1994) y Código NGV 2000;
- 2) al capítulo XIV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) de 1974, y al Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares (Código Polar);
- 3) al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978 (Convenio STCW 78/95) y al Código STCW;
- 4) y al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional

El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece la OMI. El objetivo de la OMI es servir de foro de cooperación en materia de reglamentación y prácticas relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional. Además, pretende alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, fomentando unas condiciones equitativas. También pretende atender las correspondientes cuestiones administrativas y jurídicas.

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

Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio; sin embargo, la Unión no es Parte en dicho Convenio.

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

2.2. Organización Marítima Internacional (OMI)

La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el 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 OMI está abierta a todos los Estados, y todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI. Las relaciones de la Unión con la OMI se basan, en

particular, en el Acuerdo de cooperación y colaboración celebrado entre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO) y la Comisión de las Comunidades Europeas en 1974.

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 OMI en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde el punto de vista de la seguridad, reglas destinadas a evitar abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones en relación con la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigaciones acerca de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI también está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Aborda cuestiones medioambientales que pertenecen al ámbito de competencia de la Organización en relación con el control y la prevención de la contaminación causada por los buques y están cubiertas por el Convenio MARPOL, en particular los hidrocarburos, los productos químicos transportados a granel, las aguas sucias, las basuras y las emisiones de los buques a la atmósfera, como la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero. Otros asuntos contemplados incluyen la gestión del agua de lastre, los sistemas antiincrustantes, el reciclaje de buques, la preparación y lucha contra la contaminación y la identificación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles.

Tanto el Comité de Seguridad Marítima de la OMI como el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI establecen el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que les 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 les 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 y del Comité de Protección del Medio Marino, y de sus órganos auxiliares, son aprobadas por una mayoría de miembros.

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

Durante el período de sesiones del 31 de mayo al 9 de junio de 2023, el MSC 107 debe adoptar enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000 sobre la prohibición del ácido perfluorooctano sulfónico (PFOS); al capítulo XIV del Convenio SOLAS y al Código Polar sobre la seguridad de los buques pesqueros; al Convenio STCW y al Código STCW sobre la utilización de certificados electrónicos; y al Código IDS sobre normas de ventilación en los botes salvavidas totalmente cerrados.

El objetivo de las enmiendas previstas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000 es prohibir el uso de espumas antiincendios que contengan PFOS en la lucha marítima contra los incendios.

El objetivo de las enmiendas previstas al capítulo XIV del Convenio SOLAS y al Código Polar es mejorar las normas de seguridad para los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS que operen en aguas polares.

El objetivo de las enmiendas previstas al Convenio STCW y al Código STCW es introducir el uso de certificados electrónicos de la gente de mar para facilitar el trabajo, reducir la carga administrativa para las administraciones del pabellón, los oficiales de control del Estado rector del puerto y la gente de mar, y permitir una identificación más rápida de los certificados fraudulentos.

El objetivo de las modificaciones previstas del Código IDS es mejorar los requisitos de seguridad con respecto a las normas de ventilación en los botes salvavidas totalmente cerrados.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) de 1974, y al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad de 1994 (Código NGV 1994) y Código NGV 2000

El MSC 101 aprobó un nuevo proyecto para prohibir el uso de PFOS en los nuevos sistemas de extinción de incendios, que contó con el apoyo de la Unión. El MSC 101 lo incluyó en el programa bienal del Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque (SSE).

El SSE 7 acordó ampliar el alcance del proyecto en materia de «Elaboración de disposiciones para prohibir el uso de espumas antiincendios que contengan ácido perfluorooctano sulfónico (PFOS) para la lucha contra incendios a bordo de buques», a fin de incluir otras regulaciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y otros instrumentos con vistas a su aprobación por el MSC 102. La Unión apoyó la inclusión de este nuevo proyecto en el orden del día del SSE 8.

El MSC 102 acordó ampliar el alcance del proyecto e incluirlo en el orden del día del SSE 8, que contó con el apoyo de la Unión.

El SSE 8 aprobó el proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000 sobre la prohibición de los PFOS. En el SSE 8, la posición de la Unión fue de apoyo a los proyectos de enmiendas propuestos para el capítulo II-2 del Convenio SOLAS y las enmiendas a los Códigos NGV de 1994 y de 2000, y propuso remitirlos a un grupo de trabajo a fin de ultimar las enmiendas al Convenio SOLAS y a los dos Códigos NGV.

El MSC 106 aprobó los proyectos de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000, como indica el apartado 11.29 del informe del MSC 106 (MSC 106/19), con vistas a su adopción en el MSC 107.

En el MSC 106, la posición adoptada por la Unión fue la de apoyar la aprobación de los proyectos de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000.

La posición de la Unión debe ser apoyar estas enmiendas, ya que el PFOS era una sustancia nociva tanto para la salud humana como para el medio marino y estas enmiendas prohibirán el uso de espumas antiincendios que contengan PFOS en la lucha marítima contra los incendios.

3.2. Enmiendas al capítulo XIV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) de 1974 y al Código Polar

El MSC 100 estudió las enmiendas propuestas al capítulo XIV del Convenio SOLAS para facilitar la aplicación obligatoria de determinadas disposiciones a los buques pesqueros. Además, el MSC 100 evaluó la obligatoriedad de determinadas metodologías para determinar las capacidades operativas de un buque en hielo como elemento esencial de la planificación de travesías (capítulo 11 del Código Polar), y manifiesta que podría hacerse obligatorio el transporte de un Manual de operaciones en aguas polares (PWOM, por sus siglas en inglés) del Código Polar o de elementos del mismo.

En el MSC 100, la posición de la Unión fue apoyar, en términos de buques pesqueros, que el MSC 100 siguiera estudiando las propuestas de enmiendas al capítulo XIV del Convenio SOLAS y al Código Polar.

En el MSC 101, el Comité estudió la ampliación de las disposiciones del Código Polar a los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS y una propuesta de proyecto de resolución de la Asamblea por la que se instaba a los Estados miembros a tomar acción, con carácter voluntario, para la aplicación de medidas de seguridad del Código Polar a los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS.

Posteriormente, el MSC 101 aprobó el proyecto de Resolución de la Asamblea sobre medidas provisionales de seguridad para los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS que operen en aguas polares y decidió remitirse al NCSR 7 (Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento) para estudiar las consecuencias y la viabilidad de la aplicación de los capítulos 9 y 11 del Código Polar a los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS, así como para determinar la mejor manera de aumentar la seguridad en los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS, en particular el posible desarrollo de enmiendas al Convenio SOLAS o al Código Polar.

En el MSC 101, la posición de la Unión fue:

1. apoyar, en principio, la propuesta de remitir esta cuestión al NCSR para su ulterior examen;
2. apoyar, en lo que respecta a los buques pesqueros, la elaboración de un proyecto de resolución de la Asamblea.

En su 7.^a reunión del Subcomité NCSR, este acordó crear un grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación de Nueva Zelanda.

En el NCSR 7, la posición de la Unión fue apoyar, en términos generales, la propuesta de iniciar el examen de cuestiones técnicas en torno a la viabilidad y las consecuencias de la aplicación de los capítulos 9 y 11 del Código Polar a los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS.

En el NCSR 8, el Subcomité acordó que:

- 1) los proyectos de enmiendas al Código Polar que deben elaborarse deben limitarse a las partes I-A y I-B existentes, con posibles modificaciones relevantes a la parte introductoria;
- 2) el ámbito de aplicación de las normas pertinentes que se desarrollarán en la parte I-A del Código Polar debe ampliarse, como mínimo, a todas las travesías realizadas en aguas polares para buques pesqueros de 24 metros de eslora o más, yates de recreo no dedicados al comercio de arqueo bruto de 300 toneladas o más, y buques de carga de arqueo bruto de 300 toneladas o más pero menos de 500; así como
- 3) deben elaborarse proyectos de enmiendas al capítulo XIV del Convenio SOLAS a fin de ampliar la aplicación del Código Polar a otros buques, así como para abordar las exenciones y facultades discrecionales.

Con el fin de seguir avanzando en esta cuestión, el Subcomité acordó finalmente restablecer el Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre Medidas de Seguridad para los Buques no Cubiertos por el Convenio SOLAS que Operen en Aguas Polares.

En el NCSR 8, la posición de la Unión fue apoyar el restablecimiento del Grupo de Trabajo por Correspondencia para seguir desarrollando el texto de los capítulos 9 y 11, así como la elaboración de un proyecto de texto para una enmienda al Convenio SOLAS, en particular para los buques pesqueros y las embarcaciones de recreo.

En el NCSR 9, la posición de la Unión fue, por lo que respecta a los buques pesqueros y las embarcaciones de recreo, apoyar los proyectos de enmiendas al capítulo XIV del Convenio SOLAS, así como los proyectos de enmiendas a las partes I-A y I-B del Código Polar.

En el MSC 106, el Comité aprobó las enmiendas previstas al capítulo XIV del Convenio SOLAS y al Código Polar [apartado 13.9 del informe MSC 106 (MSC 106/19)], con vistas a su adopción por el MSC 107 y su entrada en vigor el 1 de enero de 2026.

Por otro lado, en el MSC 106, la posición de la Unión fue apoyar los proyectos de enmiendas al capítulo XIV del Convenio SOLAS, así como los proyectos de enmiendas a las partes I-A y I-B del Código Polar.

La posición de la Unión debe ser apoyar estas enmiendas, ya que reforzarán las normas de seguridad para los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS que operen en aguas polares.

3.3. Enmiendas al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (Convenio STCW) y al Código STCW

El Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia (Subcomité HTW), en su 5.^a reunión, estudió la posibilidad de realizar una propuesta sobre un proyecto de interpretación unificada de la regla I/2 del Convenio STCW destinada a aclarar el significado del término «formulario original» para los certificados de la gente de mar, habida cuenta de la posibilidad de utilizar certificados electrónicos a efectos del Convenio STCW, como ya es práctica en otros Convenios. De hecho, la OMI ya ha elaborado Directrices para el uso de certificados electrónicos (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Sin embargo, en el HTW 5 hubo puntos de vista divergentes sobre si dichas directrices ya permiten la certificación STCW electrónica.

La postura de la Unión en el HTW 5 fue apoyar la propuesta de aclarar el significado del término «formulario original» (regla I/2 del Convenio STCW) para permitir el reconocimiento de los certificados en formato electrónico.

En su 100.^a reunión, el Comité de Seguridad Marítima acordó incluir en el programa bienal del Subcomité HTW y en el programa provisional del HTW 6 un proyecto relativo al «Desarrollo de enmiendas al Convenio STCW y al Código STCW para el uso de certificados y documentos electrónicos de la gente de mar», con un objetivo de finalización para 2020, en colaboración con el Subcomité III en la forma y en el momento en que el Subcomité HTW lo solicite. El MSC 100 también acordó informar al Comité de facilitación del nuevo proyecto, ya que este Comité había aprobado las Directrices para el uso de certificados electrónicos (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

En el MSC 100, la posición de la Unión fue apoyar la propuesta de un nuevo proyecto para abordar el uso de los certificados electrónicos de conformidad con el Convenio STCW y el Código STCW.

El HTW 6 señaló que la mejor manera de avanzar sería iniciar el debate sobre esta cuestión en un grupo de trabajo por correspondencia. La posición de la UE en el HTW 6 fue apoyar la creación de un grupo de trabajo por correspondencia.

El HTW 7, tras debatir el informe del Grupo de Trabajo por Correspondencia, reconoció que era necesario seguir trabajando y estudiando la modificación de las reglas pertinentes del Convenio STCW, las disposiciones de las partes A y B del Código STCW y la elaboración de proyectos de directrices. Por lo tanto, restableció el Grupo de Trabajo por Correspondencia.

La posición de la Unión en el HTW 7 fue apoyar, en términos generales, el trabajo del Grupo de Trabajo por Correspondencia y proponer que el informe se remitiera a un grupo de trabajo que se establecería en el HTW 8 para ultimar el proyecto de enmiendas al Convenio STCW y el proyecto de directrices.

El HTW 8 tomó nota de los considerables avances del Grupo de Trabajo por Correspondencia en la elaboración de los proyectos de enmiendas al Convenio STCW y al Código STCW sobre el uso de certificados electrónicos de la gente de mar y el proyecto de directrices sobre el uso de certificados electrónicos de la gente de mar y el proyecto de circular STCW.7 relacionado. La Unión apoyó el trabajo del Grupo de Trabajo por Correspondencia y propuso que el informe se remitiera a un grupo de trabajo.

El MSC 106 aprobó el proyecto de enmiendas a las reglas I/1 y I/2 del Convenio STCW y a la sección A-I/2 del Código STCW [apartados 10.4 y 10.5 del informe MSC 106 (MSC 106/19)], con vistas a su adopción en el MSC 107.

En el MSC 106, la posición de la Unión consistió en apoyar la aprobación de los proyectos de enmiendas a las reglas I/1 y I/2 del Convenio STCW y a la sección A-I/2 del Código STCW en relación con el uso de certificados electrónicos.

La posición de la Unión debe ser apoyar estas enmiendas, ya que la digitalización de los certificados STCW facilitaría el trabajo y reduciría la carga administrativa para las administraciones del pabellón, los oficiales de control del Estado rector del puerto y la gente de mar. También podría permitir una identificación más rápida de los certificados fraudulentos.

3.4. Enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS)

El Comité de Seguridad Marítima, en su 97.º período de sesiones, estableció un nuevo proyecto relativo a los requisitos de ventilación de los botes salvavidas totalmente cerrados, que contó con el apoyo de la Unión.

El Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque (SSE), en su 4.ª reunión, creó el Grupo de Trabajo por Correspondencia de Dispositivos y Medios de Salvamento, bajo la coordinación de los Estados Unidos, para recopilar los datos necesarios, identificar los posibles criterios en los que deben basarse los nuevos requisitos de ventilación y recomendar los criterios que deben utilizarse para los proyectos de enmiendas al capítulo IV, apartado 4.6.6.1, del Código IDS y los proyectos de enmiendas a la Resolución MSC.81(70).

En el SSE 4, la posición de la Unión fue apoyar, en principio, nuevos debates en el seno de un grupo de trabajo sobre los proyectos de enmiendas al Código IDS y a la Resolución MSC.81(70).

En su 5.ª reunión, el SSE acordó que:

1. en el caso de los botes salvavidas totalmente cerrados, el tipo de ventilación/renovación del aire basado en parámetros microclimáticos debe ser el criterio establecido en el proyecto de enmiendas al Código IDS, sin excluir los métodos de ventilación activa o pasiva;
2. la concentración de CO₂ no debe exceder de 5 000 ppm, lo que requiere un índice de renovación del aire de, al menos, 5 m³/h por persona, y los nuevos requisitos de ventilación deben aplicarse a todos los botes salvavidas totalmente cerrados de nueva construcción instalados a bordo de un buque después de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas; así como

3. debe mantenerse un entorno habitable durante un período de tiempo no inferior a veinticuatro horas en el caso de los botes salvavidas, en general, mientras que puede ser necesario un período más largo para las embarcaciones de supervivencia de los buques que operen en aguas polares.

Por último, el SSE 5 aceptó el proyecto de enmiendas al Código IDS en lo que respecta a la ventilación de los botes salvavidas totalmente cerrados, con vistas a su posible presentación al MSC para su aprobación una vez finalizadas las correspondientes enmiendas al Código IDS relativas a la ventilación de las embarcaciones de supervivencia distintas de los botes salvavidas totalmente cerrados. Estas últimas enmiendas se remitieron a un grupo de trabajo por correspondencia para su ulterior examen.

En el SSE 5, la posición de la Unión fue apoyar nuevos debates en el seno de un grupo de trabajo sobre los proyectos de enmiendas al Código IDS y a la Resolución MSC.81(70).

Debido a limitaciones de tiempo, el SSE 6 creó un grupo de trabajo por correspondencia con vistas a su finalización en el SSE 7. La fecha de finalización prevista se amplió hasta 2021.

El SSE 7 aprobó el proyecto de enmiendas al Código IDS en lo que respecta a la ventilación de las embarcaciones de supervivencia distintas de los botes salvavidas totalmente cerrados. Por lo que respecta a la Resolución MSC.81(70), el SSE 7 aceptó el proyecto de enmiendas con respecto a los apartados 6.10 (Prueba operacional del bote salvavidas) y 6.14 (Pruebas adicionales para botes salvavidas totalmente cerrados). Por consiguiente, el Subcomité restableció el Grupo de Trabajo por Correspondencia sobre Dispositivos de Salvamento para ultimar el proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento [Resolución MSC.81(70)] para el ensayo de los medios de ventilación de los botes salvavidas parcialmente cerrados.

En el SSE 7, la posición de la Unión fue apoyar nuevos debates en el seno de un grupo de trabajo IDS sobre los proyectos de enmiendas al Código IDS y la Resolución MSC.81(70).

El SSE 8 aprobó:

1. el proyecto de Resolución del Comité de Seguridad Marítima sobre las enmiendas al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (IDS) (en relación con los requisitos de ventilación para las embarcaciones de supervivencia del capítulo IV), en particular la disposición relativa a la aplicación y el proyecto de resolución del MSC asociado;
2. el proyecto de enmiendas a la Recomendación revisada [Resolución MSC.81(70)], para su adopción en el MSC 107, junto con la adopción de las enmiendas al Código IDS asociadas (véase el apartado 3.21), tal como figuran en el anexo 2.

En el SSE 8, la Unión apoyó la continuación de los debates en el seno del grupo de trabajo IDS sobre los proyectos de enmiendas a la Resolución MSC.81(70) con vistas a su finalización en esta sesión para permitir que los proyectos de enmiendas al Código IDS y a la Resolución MSC.81(70) entren en vigor conjuntamente el 1 de enero de 2026.

El MSC 106 aprobó el proyecto de enmiendas al Código IDS o a los botes salvavidas totalmente cerrados y a la Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento (Recomendación revisada) [Resolución MSC.81(70)] para los botes salvavidas totalmente cerrados [apartados 11.4.1 y 11.6.1 del informe MSC 106 (MSC 106/19)], con vistas a su adopción en el MSC 107.

En el MSC 106, la posición de la Unión fue de apoyo al proyecto de enmiendas al Código IDS o a los botes salvavidas totalmente cerrados y a la Recomendación revisada sobre

las pruebas de los dispositivos de salvamento (Recomendación revisada) [Resolución MSC.81(70)] para los botes salvavidas totalmente cerrados y recuerda, asimismo, la importancia de adoptar el proyecto de enmiendas para los botes salvavidas totalmente cerrados.

La posición de la Unión debe ser apoyar estas enmiendas, ya que mejoran los requisitos de seguridad con respecto a las normas de ventilación en los botes salvavidas totalmente cerrados.

3.5. Legislación y competencias de la UE en la materia

3.5.1. Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) de 1974 y al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad de 1994 (Código NGV 1994) y Código NGV 2000

Reglamento (UE) 2019/1021, sobre contaminantes orgánicos persistentes¹. Prohíbe las nuevas instalaciones que utilizan PFOS y sus derivados.

Reglamento (UE) n.º 1257/2013, relativo al reciclado de buques². El Reglamento relativo al reciclado de buques establece una serie de requisitos adicionales que van más allá de los establecidos en el Convenio de Hong Kong, en particular dos materiales peligrosos adicionales, PFOS y HBCDD (materiales ignífugos bromados), en sus anexos.

Por consiguiente, las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000 afectarán a los requisitos aplicables en virtud del Reglamento (UE) 2019/1021 y del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.

3.5.2. Enmiendas al capítulo XIV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) de 1974 y al Código Polar

Directiva 97/70/CE del Consejo, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros³. Incluye resoluciones en su anexo III sobre «Disposiciones regionales “zona norte”», que establecen requisitos técnicos para los buques pesqueros que faenen en zonas que incluyan aguas polares.

Directiva 2013/53/UE, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas⁴. Regula el diseño y la construcción de embarcaciones de recreo de entre 2,5 y 24 metros y de las motos acuáticas de entre 0 y 4 metros.

Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1157⁵ de la Comisión, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2014/90/UE⁶ del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para los equipos marinos, y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1158 de la Comisión.

¹ DO L 169 de 25.6.2019, p. 45.

² DO L 330 de 10.12.2013, p. 1.

³ DO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

⁴ DO L 354 de 28.12.2013, p. 90.

⁵ DO L 180 de 6.7.2022, p. 1.

⁶ DO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo⁷. Incluye disposiciones relativas a los buques que operen en condiciones de hielo. Su artículo 18 establece que las autoridades competentes: 1) facilitarán al capitán de un buque que se encuentre en su zona de competencia «la debida información sobre el estado del hielo, las rutas recomendadas y los servicios de rompehielos existentes en la zona de su competencia»; y 2) documentarán que los buques cumplan los requisitos de resistencia y potencia correspondientes a la situación del hielo en la zona de que se trate. Además, el artículo 6 *bis* establece requisitos relativos a los sistemas de identificación automática AIS (clase A) para los buques pesqueros de una eslora total superior a 15 metros. El mismo requisito se encuentra en el artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común (Reglamento de control de la pesca) y se aplica a los buques con pabellón de la UE.

Por consiguiente, las enmiendas al capítulo XIV del Convenio SOLAS y al Código Polar afectarán a las prescripciones aplicables en virtud de la Directiva 97/70/CE, la Directiva 2013/53/UE, la Directiva 2014/90/UE y la Directiva 2002/59/CE.

3.5.3. *Enmiendas al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978 (STCW 78) y al Código STCW*

La Directiva (UE) 2022/993, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas⁸ incluye disposiciones relativas a los títulos digitales:

- El artículo 4, apartado 11, establece que «[s]alvedad hecha de lo dispuesto en el artículo 20, apartado 7, todo título exigido por la presente Directiva estará disponible en su forma original, en papel o en formato electrónico, a bordo del buque en el que preste servicio el titular, y su autenticidad y validez podrán comprobarse mediante el procedimiento establecido en el apartado 13, letra b), del presente artículo».
- El artículo 4, apartado 14, dispone que «[a] fin de digitalizar los títulos y refrendos de la gente de mar, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 30 cuando entren en vigor las enmiendas pertinentes al Convenio STCW y a la parte A del Código STCW relativas a los títulos digitales para la gente de mar, para modificar la presente Directiva mediante la adaptación de todas sus disposiciones pertinentes a dichas enmiendas».
- El artículo 6 (Reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por Estados miembros a la gente de mar) establece que «[t]odos los Estados miembros aceptarán los certificados de suficiencia y las pruebas documentales expedidos por otro Estado miembro o bajo su autoridad, en papel o en formato electrónico, a fin de permitir que la gente de mar preste servicio a bordo de buques que enarbolan su pabellón».

Por consiguiente, las enmiendas al Convenio STCW y al Código STCW afectarán a los requisitos aplicables en virtud de la Directiva (UE) 2022/993.

⁷ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁸ DO L 169 de 27.6.2022, p. 45.

3.5.4. *Enmiendas al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (IDS)*

Las normas en materia de botes salvavidas y embarcaciones de supervivencia y la Resolución MSC.81(70) forman parte del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1157 de la Comisión, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2014/90/UE⁹ del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para los equipos marinos, y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1158 de la Comisión¹⁰.

Además, el artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE¹¹, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje aplica el Convenio SOLAS, en su versión modificada, a los buques de pasaje de clase A, mientras que el anexo I, capítulo III (Dispositivos y medios de salvamento) establece requisitos diversos y amplios para los buques de pasaje de las clases B, C y D cuando realizan travesías nacionales, también en lo que respecta a los botes salvavidas totalmente cerrados.

Por consiguiente, las enmiendas al Convenio IDS afectarán a los requisitos aplicables en virtud de la Directiva 2014/90/UE y la Directiva 2009/45/CE.

3.5.5. *Competencias de la UE*

Las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000 afectarían al Derecho de la Unión, en particular a la aplicación del Reglamento (UE) 2019/1021 y del Reglamento (UE) n.º 1257/2013.

Las enmiendas al capítulo XIV del Convenio SOLAS y al Código Polar afectarían al Derecho de la Unión, en particular a la aplicación de la Directiva 97/70/CE, la Directiva 2013/53/UE, la Directiva 2014/90/UE, el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1170 y la Directiva 2022/59/CE.

Las enmiendas al Convenio STCW y al Código STCW afectarían al Derecho de la Unión, en particular a la aplicación de la Directiva (UE) 2022/993.

Las enmiendas al Código IDS afectarían al Derecho de la Unión, en particular a la aplicación de la Directiva 2014/90/UE y la Directiva 2009/45/CE.

Por consiguiente, el objeto de los actos previstos afecta a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la parte final del artículo 3, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

4. **BASE JURÍDICA**

4.1. **Base jurídica procedimental**

4.1.1. *Principios*

El artículo 218, apartado 9, del 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».

⁹ DO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

¹⁰ DO L 180 de 6.7.2022, p. 1.

¹¹ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo en cuestión¹².

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional que regulan el organismo en cuestión. Incluye asimismo aquellos instrumentos que, aunque no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, influyen de manera determinante en el «contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»¹³.

4.1.2. *Aplicación al presente caso*

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

Los actos que dicho Comité debe adoptar son actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la siguiente legislación de la Unión, en especial:

- Reglamento (UE) 2019/1021, sobre contaminantes orgánicos persistentes: debido a que prohíbe las nuevas instalaciones que utilicen PFOS y sus derivados.
- Reglamento (UE) 1257/2013, relativo al reciclado de buques: debido a que establece una serie de requisitos adicionales, entre ellos dos materiales peligrosos adicionales (PFOS y HBCDD) en sus anexos.
- Directiva 97/70/CE, que establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros: debido a que incluye resoluciones en su anexo III sobre «Disposiciones regionales “zona norte”», que establecen requisitos técnicos para los buques pesqueros que faenen en zonas que incluyan aguas polares.
- Directiva 2013/53/UE, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas: debido a que regula el diseño y la construcción de las embarcaciones de recreo de entre 2,5 y 24 metros de eslora y de las motos acuáticas de entre 0 y 4 metros de eslora.
- Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos: debido a que los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y las normas de ensayo para los equipos marinos utilizados a bordo de los buques están regulados por el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1157 de la Comisión.
- Directiva 2002/59/CE, por la que se establece un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo: debido a que incluye disposiciones relativas a los buques que operen en condiciones de hielo. Su artículo 18 establece que las autoridades competentes: 1) facilitarán al capitán de un buque que se encuentre en su zona de competencia «la debida información sobre el estado del hielo, las rutas recomendadas y los servicios de rompehielos existentes en la zona de su competencia»; y 2) documentarán que los buques cumplan los requisitos de resistencia y potencia correspondientes a la situación del hielo en la zona de que se trate. Además, el artículo 6 *bis* establece requisitos relativos a los sistemas de identificación automática AIS (clase A) para los buques pesqueros de una eslora total

¹² Sentencia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

¹³ Sentencia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61-64.

superior a 15 metros. El mismo requisito se encuentra en el artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común (Reglamento de control de la pesca) y se aplica a los buques con pabellón de la UE.

- Directiva (UE) 2022/993, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas: debido a que incluye varias disposiciones relacionadas con los títulos digitales. El artículo 4, apartado 11, establece que «[s]alvedad hecha de lo dispuesto en el artículo 20, apartado 7, todo título exigido por la presente Directiva estará disponible en su forma original, en papel o en formato electrónico, a bordo del buque en el que preste servicio el titular, y su autenticidad y validez podrán comprobarse mediante el procedimiento establecido en el apartado 13, letra b), del presente artículo». El artículo 4, apartado 14, dispone que «[a] fin de digitalizar los títulos y refrendos de la gente de mar, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 30 cuando entren en vigor las enmiendas pertinentes al Convenio STCW y a la parte A del Código STCW relativas a los títulos digitales para la gente de mar, para modificar la presente Directiva mediante la adaptación de todas sus disposiciones pertinentes a dichas enmiendas». El artículo 6 (Reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por Estados miembros a la gente de mar) establece que «[t]odos los Estados miembros aceptarán los certificados de suficiencia y las pruebas documentales expedidos por otro Estado miembro o bajo su autoridad, en papel o en formato electrónico, a fin de permitir que la gente de mar preste servicio a bordo de buques que enarbolan su pabellón».
- Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos: debido a que las normas relativas a los botes salvavidas y embarcaciones de supervivencia y la Resolución MSC.81(70) forman parte del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1157 de la Comisión.
- Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje: debido a que su artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i) aplica el Convenio SOLAS, en su versión modificada, a los buques de pasaje de clase A, mientras que el anexo I, capítulo III (Dispositivos y medios de salvamento) establece requisitos diversos y amplios para los buques de pasaje de las clases B, C y D cuando realizan travesías nacionales, también en lo que respecta a los botes salvavidas totalmente cerrados.

Por consiguiente, la adopción de las enmiendas al

- capítulo II-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) de 1974, y al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad de 1994 (Código NGV 1994) y Código NGV 2000;
- capítulo XIV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (SOLAS) y al Código Polar;
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978 (STCW) y el Código STCW; y
- Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (IDS);

puede influir de manera determinante en el contenido de la siguiente legislación de la UE, en particular el Reglamento (UE) 2019/1021, sobre contaminantes orgánicos persistentes, el Reglamento (UE) n.º 1257/2013, relativo al reciclado de buques, la Directiva 97/70/CE, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques pesqueros de eslora

igual o superior a 24 metros, la Directiva 2013/53/UE, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos, la Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, la Directiva (UE) 2022/993, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas y la Directiva 2009/45/CE, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

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

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

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de la decisión adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto por el cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido principales del acto previsto están relacionados con el 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, junto con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional durante el 107.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima respecto de la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad de 1994 (Código NGV de 1994), al Código NGV de 2000, al Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares (Código Polar), al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW) y Código STCW, y al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (IDS)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) entró en vigor el 17 de marzo de 1958.
- (2) La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de la prevención de la contaminación marina y atmosférica por los buques. Todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI. La Unión no es miembro de la OMI.
- (3) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 28, letra b), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI debe establecer el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que le asignen dicho Convenio, la Asamblea de la OMI o el Consejo de la OMI, o los que, dentro de lo estipulado en dicho artículo, puedan serle asignados por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en este, y que sean aceptados por la organización.
- (4) El Comité de Seguridad Marítima, durante su 107.º período de sesiones, que se celebrará del 31 de mayo al 9 de junio de 2023, debe adoptar enmiendas al capítulo II-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974 y al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad de 1994 (Código NGV de 1994) y Código NGV de 2000, al capítulo XIV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974 y al Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares (Código Polar), al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW) y Código STCW, y al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (IDS).

- (5) Procede establecer la posición que se adoptará en nombre de la Unión durante el 107.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, ya que las enmiendas previstas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000, al capítulo XIV del Convenio SOLAS y del Código Polar, al Convenio STCW y Código STCW, y al Código IDS pueden influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, el Reglamento (UE) 2019/1021, sobre contaminantes orgánicos persistentes¹, el Reglamento (UE) n.º 1257/2013, relativo al reciclado de buques², la Directiva 97/70/CE, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros³, la Directiva 2013/53/UE, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas⁴, la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos⁵, la Directiva 2002/59/CE, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo⁶, la Directiva (UE) 2022/993, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas⁷ y la Directiva 2009/45/CE, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje⁸.
- (6) Las enmiendas previstas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a los Códigos NGV de 1994 y de 2000 prohibirán el uso de espumas antiincendios que contengan PFOS en la lucha marítima contra los incendios. La posición de la Unión debe ser apoyar estas enmiendas, ya que el PFOS es una sustancia nociva tanto para la salud humana como para el medio marino.
- (7) Las enmiendas al capítulo XIV del Convenio SOLAS y al Código Polar facilitarán la aplicación obligatoria de determinadas disposiciones a los buques pesqueros y harán obligatorias ciertas metodologías para determinar la capacidad operativa de un buque en hielo como elemento esencial de la planificación de travesías. La posición de la Unión debe ser apoyar estas enmiendas, ya que reforzarán las normas de seguridad para los buques no cubiertos por el Convenio SOLAS que operen en aguas polares.
- (8) Las enmiendas al Convenio STCW y al Código STCW abordarán el uso de certificados electrónicos de conformidad con el Convenio STCW y el Código STCW. La posición de la Unión debe ser apoyar estas enmiendas, ya que la digitalización de los certificados STCW facilitaría el trabajo y reduciría la carga administrativa para las administraciones del pabellón, los oficiales de control del Estado rector del puerto y la gente de mar. También podría permitir una identificación más rápida de los certificados fraudulentos.
- (9) Las enmiendas al Código IDS incluirán nuevos requisitos para la ventilación de las embarcaciones de supervivencia distintas a los botes salvavidas totalmente cerrados. La posición de la Unión debe ser apoyar estas enmiendas, ya que mejoran los requisitos de seguridad con respecto a las normas de ventilación en los botes salvavidas totalmente cerrados.

¹ DO L 169 de 25.6.2019, p. 45.

² DO L 330 de 10.12.2013, p. 1.

³ DO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

⁴ DO L 354 de 28.12.2013, p. 90.

⁵ DO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

⁶ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁷ DO L 169 de 27.6.2022, p. 45.

⁸ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 107.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) será la de aceptar las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974 y al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad de 1994 (Código NGV de 1994) y Código NGV de 2000, al capítulo XIV del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974 y al Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares (Código Polar), al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW) y Código STCW, y al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (IDS), tal como se establece en la circular n.º 4658/Rev.1. de la OMI.

Artículo 2

La posición a la que se refiere el artículo 1 será expresada por la Comisión y los Estados miembros de la Unión miembros del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, que actuarán conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son la Comisión y los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*