



Bruselas, 13.9.2018
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que deberá adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional sobre la adopción de enmiendas a la regla 14.1 del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques y al Código internacional del programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión relativa a la posición que deberá adoptarse en nombre de la Unión durante el 73.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional y durante el 100.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en relación con la adopción prevista de enmiendas a la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL y al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 (Código ESP).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

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

El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece la OMI, cuyo objetivo es proporcionar un foro de cooperación entre Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas 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 en el Convenio.

Todos los Estados miembros son asimismo Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (el «Convenio MARPOL») de 1973, que entró en vigor el 2 de octubre de 1983. La Unión no es Parte en el Convenio MARPOL.

Todos los Estados miembros son Partes en el 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 no es Parte en el Convenio SOLAS.

El Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 (Código ESP) establece los requisitos de un programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de casco único y de doble casco, de conformidad con las disposiciones de la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS.

2.2. Organización Marítima Internacional (OMI)

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 y colaboración entre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)¹ y la Comisión de las Comunidades Europeas sobre asuntos de interés común para ambas Partes.

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Aborda cuestiones medioambientales dentro del ámbito de competencias de la Organización en relación con el control y la prevención de la contaminación causada por los buques, cubiertos por el Convenio MARPOL, incluidos los hidrocarburos, los productos químicos transportados a granel, las aguas sucias, las basuras y las emisiones procedentes de los buques, como la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero. Otros asuntos cubiertos 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.

El Comité de Protección del Medio Marino 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 Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares son aprobadas por una mayoría de miembros.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI también 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 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 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. Acto previsto del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI

Del 22 al 26 de octubre de 2018, durante su 73.º período de sesiones (MEPC 73), el Comité de Protección del Medio Marino tiene previsto adoptar enmiendas a la regla 14.1 del anexo VI del Convenio MARPOL en relación con la prohibición del transporte de fuelóleo no conforme destinado a combustión y propulsión o para el funcionamiento a bordo de un buque.

En 2008, la OMI adoptó una Resolución con miras a modificar el anexo VI del Convenio MARPOL, que incluye reglas para la prevención de la contaminación atmosférica por los buques. El anexo VI revisado del Convenio MARPOL entró en vigor el 1 de julio de 2010 e

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

introducía, en particular, límites de azufre más estrictos para los combustibles de uso marítimo en las zonas de control de emisiones de SO_x, así como en las zonas marítimas situadas fuera de las zonas de control de emisiones de SO_x.

Un riguroso control del cumplimiento de la norma relativa al fuelóleo establecida en la regla 14.1.3 del anexo VI del Convenio MARPOL, que entrará en vigor el 1 de enero de 2020, será un elemento importante para facilitar una aplicación coherente del límite global de azufre del 0,50 %. La finalidad de las enmiendas previstas al anexo VI del Convenio MARPOL es garantizar la aplicación efectiva de la regla 14.1.3 con miras a reducir significativamente las emisiones de SO_x y de partículas a la atmósfera procedentes de los buques.

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

Del 3 al 7 de diciembre de 2018, durante su 100.º período de sesiones (MSC 100), el Comité de Seguridad Marítima tiene previsto adoptar enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 (Código ESP).

La finalidad de las enmiendas al Código ESP previstas reside en introducir cambios de redacción para indicar todos los requisitos obligatorios y mejorar los cuadros y formularios. Además, las enmiendas fusionarán los cambios de redacción con nuevos requisitos básicos, atendiendo a las recientes actualizaciones de la serie Z10 de los Requisitos Unificados (UR) de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS). La serie (UR) Z10 se refiere a los peritajes de los cascos de los petroleros, graneleros, buques cisterna para productos químicos, petroleros de doble casco y graneleros de doble forro. Los Requisitos Unificados de la IACS son resoluciones adoptadas por la IACS sobre aspectos directamente relacionados con los requisitos y prácticas de alguna regla específica de las sociedades de clasificación o cubiertos por ellos y sobre la filosofía general en que se basan la normativa y las prácticas de las sociedades de clasificación. A reserva de la ratificación por el órgano de gobierno de cada sociedad miembro de la IACS, los Requisitos Unificados deberán incorporarse en las normas y prácticas de las sociedades miembro en el plazo de un año a partir de la aprobación por el Grupo de Política General de la IACS. Los Requisitos Unificados son requisitos mínimos.

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

3.1. Enmiendas a la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL

Durante el 71.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 71), que tuvo lugar en Londres del 3 al 7 de julio de 2017, se aprobó un nuevo resultado relativo a la implantación coherente de la regla 14.1.3 del anexo VI del Convenio MARPOL, para su inclusión en el programa bienal para el período 2018-2019 del Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación y en el programa provisional del 5.º período de sesiones del Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación (PPR 5), con un objetivo de finalización en 2019.

El PPR 5, que tuvo lugar del 5 al 9 de febrero de 2018, elaboró proyectos de enmiendas a la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL con miras a la prohibición del transporte de fuelóleo no conforme destinado a combustión y propulsión o para el funcionamiento a bordo de un buque. En el 72.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 72), que tuvo lugar en Londres del 9 al 13 de abril de 2018, se aprobaron, con modificaciones de menor importancia, los proyectos de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL con vistas a su adopción en el MEPC 73.

Las enmiendas a la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL se exponen en el documento MEPC 73/3 de la OMI. Según el apartado 5.43 del informe del MEPC 72 (MEPC 72/17), está previsto que las enmiendas se adopten en el MEPC 73.

3.2. Enmiendas al Código internacional del programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 (Código ESP)

En el 5.º período de sesiones del Subcomité de Diseño y Construcción de Buques (SDC 5), que tuvo lugar en Londres del 22 al 26 de enero de 2018, se recordó que en el 4.º período de sesiones de dicho Subcomité (SDC 4), que tuvo lugar en Londres del 13 al 17 de febrero de 2017, se había autorizado a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) y a la Secretaría a analizar el Código ESP 2011 con vistas a proponer cambios en su redacción para indicar todos los requisitos obligatorios; mejorar el formato de los cuadros y formularios; y presentar un informe sobre los progresos realizados para su examen en el SDC 5.

En el SDC 5 se acordó que todas las disposiciones sustantivas que figuran actualmente en las notas a pie de página del Código ESP 2011 deben incluirse en el cuerpo principal del nuevo texto consolidado. Asimismo, en el SDC 5 se acordó mejorar el formato de los cuadros y de formularios del Código ESP. Por último, en el SDC 5 también se acordó fusionar las modificaciones de redacción con nuevas enmiendas importantes al Código ESP 2011 propuestas por la IACS, relacionadas con las recientes actualizaciones de la serie Z10 de los Requisitos Unificados (UR) de la IACS.

En el SDC 5 se respaldó la propuesta de presentar para aprobación el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011 en el 99.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 99), que se celebró en Londres del 16 al 25 de mayo de 2018, con vistas a la posterior adopción de las enmiendas en el 100.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 100) y entrada en vigor el 1 de julio de 2020.

En el MSC 99 se examinó el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011 elaborado por el SDC 5, de conformidad con el procedimiento para la realización de las actualizaciones periódicas del Código. En el MSC 99 se aprobó el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011, establecidas en un proyecto de resolución del MSC, con vistas a su adopción en el MSC 100.

El proyecto de resolución del MSC sobre las enmiendas al Código ESP 2011 se establece en el anexo 2 del informe elaborado por el MSC 99 (MSC 99/22/Add.1). Según el apartado 10.20 del informe elaborado por el MSC 99 (MSC 99/22), está previsto que las enmiendas se adopten durante el MSC 100.

3.3. Normativa y competencias de la UE en la materia

3.3.1. Enmiendas a la regla 14.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL

Los requisitos del anexo VI del Convenio MARPOL con respecto a la reducción del contenido de azufre del fuelóleo para uso marítimo con objeto de disminuir las emisiones de SO_x, se aplican en la normativa de la UE mediante la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.

3.3.2. Enmiendas al Código internacional del programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 (Código ESP)

El Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, tiene un doble objetivo: por un lado, establecer para los petroleros

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

El Reglamento (UE) n.º 530/2012 establece la obligatoriedad de aplicar el régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) de la OMI a los petroleros de casco único de más de 15 años. El artículo 5 dispone que esos petroleros deben ajustarse al régimen de evaluación (CAS) de la OMI, que se define en el artículo 6 como el régimen de evaluación del estado de los buques adoptado por la Resolución MEPC 94(46), de 27 de abril de 2001, en su versión modificada por la Resolución MEPC 99(48), de 11 de octubre de 2002, y la Resolución MEPC 112(50), de 4 de diciembre de 2003. El programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros o programa mejorado de reconocimientos (ESP) especifica cómo realizar esa evaluación intensificada. Dado que el régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) utiliza el programa mejorado de reconocimientos (ESP) como instrumento para alcanzar su objetivo, todo cambio que se introduzca en las inspecciones de ese programa será directa y automáticamente aplicable a través del Reglamento (UE) n.º 530/2012. Por lo tanto, las enmiendas que se prevé adoptar durante el MSC 100, que introducirían cambios en el Código ESP, afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación del Reglamento (UE) n.º 530/2012.

3.3.3. Competencia de la UE

Las enmiendas a la regla 14.1 del anexo VI del Convenio MARPOL afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.

Las enmiendas al Código ESP 2011 afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación del 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.

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 en cuestión².

La noción de *«actos que surtan efectos jurídicos»* incluye los actos que surten 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

² Asunto C-399/12, Alemania / Consejo (OIV); ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

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 Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI son organismos creados por un acuerdo, a saber, el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Los actos que el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI deben adoptar constituyen actos con efectos jurídicos. Los actos previstos pueden influir de forma decisiva en el contenido de la normativa de la UE, a saber, en la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, y en 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.

Así, la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, refleja los requisitos relativos al azufre del anexo VI del Convenio MARPOL, mientras que el Reglamento (UE) n.º 530/2012 establece la aplicación del régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) de la OMI como requisito y el CAS utiliza el programa mejorado de reconocimientos (ESP) como instrumento para alcanzar su objetivo.

Por consiguiente, las enmiendas a la regla 14.1 del anexo VI del Convenio MARPOL y al Código internacional del programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 (Código ESP) afectarían a la normativa de la UE a través de la aplicación de la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, y del 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.

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.

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.

³ Asunto C-399/12, Alemania / Consejo (OIV); ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61-64.

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.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que deberá adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional sobre la adopción de enmiendas a la regla 14.1 del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques y al Código internacional del programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) entró en vigor el 17 de marzo de 1958. La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo y la prevención de la contaminación atmosférica por los buques.
- (2) Con arreglo al artículo 38, letra a), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el Comité de Protección del Medio Marino desempeña las funciones que a la organización le hayan sido o puedan serle conferidas por aplicación directa de convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques o en virtud de lo dispuesto en dichos convenios, especialmente respecto de la aprobación y enmienda de reglas u otras disposiciones, de conformidad con tales convenios.
- (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 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (el «Convenio MARPOL») de 1974 entró en vigor el 2 de octubre de 1983.
- (5) De conformidad con el artículo 16, apartado 2, letra c), del Convenio MARPOL, las enmiendas al mismo pueden ser adoptadas por el organismo pertinente, en este caso el Comité de Protección del Medio Marino.

- (6) El Comité de Protección del Medio Marino, durante su 73.º período de sesiones, que se celebrará del 22 al 26 de octubre de 2018 (en lo sucesivo, «el MEPC 73») tiene previsto adoptar enmiendas a la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL.
- (7) El Comité de Seguridad Marítima, durante su 100.º período de sesiones, que se celebrará del 3 al 7 de diciembre de 2018 («MSC 100»), tiene previsto adoptar enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011 («Código ESP 2011»).
- (8) Es preciso establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MEPC 73 por cuanto las enmiendas a la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL pueden influir de forma decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, en particular en la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴.
- (9) Es preciso establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MSC 100, por cuanto las enmiendas al Código ESP 2011 pueden influir de forma decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, en particular en el Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵.
- (10) Las enmiendas a la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL, sobre la prohibición del transporte de fuelóleo no conforme destinado a combustión y propulsión o para el funcionamiento a bordo de un buque, deben garantizar un respeto riguroso de la norma aplicable al fuelóleo que figura en la regla 14.1.3 del anexo VI del Convenio MARPOL, que entra en vigor el 1 de enero de 2020.
- (11) Las enmiendas al Código ESP 2011 deben incluir cambios de redacción en el Código que indiquen todos los requisitos obligatorios y mejoren los cuadros y formularios, fusionando asimismo los cambios de redacción con nuevos requisitos básicos, atendiendo a las recientes actualizaciones de la serie Z10 de los Requisitos Unificados de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.
- (12) La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Protección del Medio Marítimo y del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, actuando conjuntamente al servicio de los intereses de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 73.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI consistirá en aceptar la adopción de las enmiendas a la regla 14.1 del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, establecidas en el documento MEPC 73/3 de la OMI.

⁴ Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

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

Artículo 2

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 100.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI consistirá en aceptar la adopción de las enmiendas al Código internacional del programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros de 2011, establecidas en el anexo 2 del documento MSC 99/22/Add.1 de la OMI.

Artículo 3

1. La posición a que se hace referencia en el artículo 1 será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, actuando conjuntamente.
2. La posición a que se hace referencia en el artículo 2 será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, actuando conjuntamente.
3. Los cambios menores de las posiciones a que se refieren los artículos 1 y 2 se acordarán sin una nueva decisión del Consejo.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*