

Bruselas, 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de Protección del Medio Marino y en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional respecto de la adopción de enmiendas al anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, de 2011, enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento, enmiendas a los formularios C, E y P del apéndice del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 74.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 74) de la Organización Marítima Internacional, que tendrá lugar en Londres del 13 al 17 de mayo de 2019, y durante el 101.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 101) de la Organización Marítima Internacional, que tendrá lugar en Londres del 5 al 14 de junio de 2019, en relación con la adopción prevista de enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL relacionadas con los residuos de la carga y las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes de alta viscosidad y/o un punto de fusión elevado, enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, de 2011 (Código ESP), enmiendas al párrafo 6.1.1.3 del Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), enmiendas al párrafo 4.4.8.1 del Código IDS, enmiendas a los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) y enmiendas a las partes A y A-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).

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 deparar un foro de cooperación entre los 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.

El Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) establece las normas internacionales relativas a los dispositivos de salvamento prescritos en el capítulo III del Convenio SOLAS, los cuales incluyen dispositivos individuales de salvamento, señales

visuales, embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y de embarco y sistemas de evacuación marinos, aparatos lanzacabos, y sistemas de alarma general y de megafonía.

La finalidad del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) es facilitar una norma internacional para los buques que utilicen como combustible gas o líquidos de bajo punto de inflamación. El Código aborda todos los ámbitos que requieren atención especial en cuanto al uso como combustible de gas o líquidos de bajo punto de inflamación y establece criterios para la disposición e instalación de la maquinaria propulsora y auxiliar, que utilice como combustible gas natural y que tendrá un nivel de integridad en términos de seguridad, fiabilidad y confianza que sea equivalente al que proporcionan las maquinas principales y auxiliares convencionales, tanto nuevas como comparables, que consumen combustibles líquidos.

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 (IMCO)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 que pertenecen al ámbito de competencias 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, 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

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

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 13 al 17 de mayo de 2019, durante su 74.º período de sesiones (MEPC 74), el Comité de Protección del Medio Marino tiene previsto adoptar enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL relacionadas con los residuos de la carga y las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes de alta viscosidad y/o un punto de fusión elevado, con el fin de reducir el impacto sobre el medio ambiente. La finalidad de las enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL previstas es hacer frente a la importante contaminación causada, por ejemplo, por los residuos de parafina en el mar del Norte y en los Estados ribereños del mar Báltico durante los últimos años.

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

Del 5 al 14 de junio de 2019, durante su 101.º período de sesiones (MSC 101), 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), enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), enmiendas al párrafo 4.4.8.1 del Código IDS, enmiendas a los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) y enmiendas a las partes A y A-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).

- 2.4.1. *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. Asimismo, el lenguaje utilizado en el proyecto de enmiendas se adecúa a la nomenclatura de la OMI para evitar ambigüedades e incoherencias.*
- 2.4.2. *Las enmiendas al Código IDS previstas tienen por objeto garantizar la aplicación uniforme del párrafo 6.1.1.3, relativo a la puesta a flote manual de pequeños botes de rescate que no formen parte de las embarcaciones de supervivencia de un buque.*
- 2.4.3. *El objetivo de las enmiendas al párrafo 4.4.8.1 del Código IDS es eximir a los botes salvavidas con dos sistemas de propulsión independientes de la obligación de llevar tanto remos flotantes en número suficiente como sus accesorios correspondientes (toletes, horquillas o dispositivos equivalentes), para avanzar con mar en calma. Durante las inspecciones, se observó que algunos botes salvavidas con dos sistemas de propulsión independientes no iban provistos de canaletes, remos o cualquier otro dispositivo pertinente para acomodarlos, y se llegó a la conclusión de que la prescripción pertinente del Código IDS y de la circular MSC/Circ.980/Add.1 no tiene en cuenta los botes salvavidas diseñados con dos sistemas de propulsión independientes.*
- 2.4.4. *En el MSC 100 se aprobó un proyecto de interpretación unificada en el que se indica que a los botes salvavidas equipados con dos sistemas de propulsión independientes, cuando el sistema esté constituido por dos motores separados, líneas de eje, depósitos de combustible, sistemas de tuberías y otros componentes auxiliares asociados, no les será aplicable el párrafo 4.4.8.1 del Código IDS. En cuanto a todos los demás aspectos, los botes salvavidas deben ser plenamente conformes con lo dispuesto en el párrafo 4.4.8 del Código IDS.*

Se sustituye el actual párrafo 4.4.8.1 del Código IDS para armonizarlo con el proyecto de interpretación unificada aprobado por el MSC 100.

- 2.4.5. *Las enmiendas a los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) que se prevé introducir tienen por objeto modificar el punto 8.1 de los formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS, insertando una nota a pie de página para indicar que no todos los indicadores enumerados son aplicables a todos los buques y que, por tanto, pueden suprimirse, según proceda. En general, los indicadores en cuestión no se han instalado en todos los tipos de buques (indicadores de la posición del timón, de sentido de giro, empuje y paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento).*
- 2.4.6. *Las enmiendas previstas a las partes A y A-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) tienen por objeto garantizar la coherencia del Código IGF por lo que respecta a las prescripciones en vigor aplicables a los buques que utilicen como combustible gas natural, introduciendo las enmiendas necesarias sobre la base de la experiencia adquirida con la aplicación del Código.*

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

3.1. Enmiendas a las prescripciones del anexo II del Convenio MARPOL relacionadas con las prescripciones relativas a las descargas para las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes y de alta viscosidad

Durante el 68.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 68), que tuvo lugar en Londres del 11 al 15 de mayo de 2015, se acordó incluir un nuevo resultado con el título «Examen de las prescripciones del anexo II del Convenio MARPOL que afectan a los residuos de la carga y las aguas del lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes de alta viscosidad que estén a punto de solidificarse y las definiciones conexas, y preparación de enmiendas» en el programa bienal del Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación, con 2018 como año de ultimación previsto.

El proyecto de enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL se ultimó en el 5.º período de sesiones del Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR 5), que se celebró en Londres del 5 al 9 de febrero de 2018. En el 73.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 73), que se desarrolló en Londres del 22 al 26 de octubre de 2018, se aprobó el proyecto de enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL con vistas a su adopción en el MEPC 74.

El proyecto de enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL figura en el anexo 13 del documento MEPC 73/19 de la OMI. Según el apartado 11.12 del informe del MEPC 73 (MEPC 73/19), está previsto que las enmiendas se adopten en el MEPC 74.

3.2. Enmiendas al Código internacional sobre el 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 proyecto y construcción del buque (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 debían incluirse en el cuerpo principal del nuevo texto consolidado. Asimismo, se acordó mejorar el formato de los cuadros y 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.

El SDC 5 refrendó 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 su entrada en vigor el 1 de julio de 2020.

El MSC 99 examinó el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011 preparado por el SDC 5 de conformidad con el procedimiento para la actualización periódica del Código, y aprobó dicho proyecto de enmiendas con vistas a su adopción en el MSC 100.

El MSC 100, que tuvo lugar en Londres del 3 al 7 de diciembre de 2018, tuvo en cuenta el proyecto de enmiendas, junto con las modificaciones propuestas, y observó que el lenguaje utilizado en el proyecto de enmiendas no se adecuaba a la nomenclatura de la OMI, es decir, la utilización en inglés de «is to / are to» en lugar de «shall», lo que podría ser perjudicial para el futuro desarrollo de los reglamentos de la OMI, por dar lugar a ambigüedades e incoherencias. Además, se observó que el proyecto de enmiendas al Código ESP 2011 debía tener en cuenta el proyecto de versión consolidada del Código ESP actualmente en fase de elaboración por el Subcomité de proyecto y construcción del buque.

Tras un debate, el MSC 100 decidió aplazar la adopción del proyecto de enmiendas al Código ESP 2011 para elaborar un conjunto revisado de proyectos de enmiendas al Código ESP 2011, utilizando en inglés «shall/should» en lugar de «is to / are to», según proceda, para su presentación al MSC 101 con vistas a su adopción.

Este punto se incluyó en la Decisión 2018/1601 del Consejo². De conformidad con el artículo 3, apartado 3, de dicha Decisión, podrán acordarse cambios menores de la posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en relación con las enmiendas en cuestión al Código ESP 2011 sin necesidad de una nueva decisión del Consejo. No obstante, dado que los cambios en las enmiendas al Código ESP no pueden considerarse menores, este punto vuelve a incluirse en esta 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 101.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima.

El proyecto de resolución del MSC sobre las enmiendas al Código ESP 2011 figura en el anexo [x] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/XX/Add.X)]. Según el apartado [10.20] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/XX)], está previsto que las enmiendas se adopten durante el MSC 101.

² Decisión (UE) 2018/1601 del Consejo, de 15 de octubre de 2018, relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el 73.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y en el 100.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional sobre la adopción de enmiendas a la regla 14 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 (DO L 267 de 25.10.2018, p. 6).

3.3. Enmiendas al párrafo 6.1.1.3 del Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS)

El 96.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 96), que tuvo lugar en Londres del 11 al 20 de mayo de 2016, acordó incluir un nuevo resultado relativo a la «aplicación uniforme del párrafo 6.1.1.3 del Código IDS» en el programa bienal 2016-2017 del Subcomité de sistemas y equipo del buque y el programa provisional de su 4.º período de sesiones (SSE 4), con 2017 como año de ultimación previsto. El resultado tiene por objeto elaborar enmiendas al párrafo 6.1.1.3 del Código IDS, con el fin de facilitar su aplicación uniforme y, en particular, permitir el uso de mecanismos manuales para la puesta a flote de los botes de rescate que no sean una de las embarcaciones de supervivencia del buque.

En el 4.º período de sesiones del Subcomité de sistemas y equipos del buque (SSE 4), que tuvo lugar en Londres del 20 al 24 de marzo de 2017, y en el 5.º período de sesiones del Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE 5), que tuvo lugar en Londres del 12 al 16 de marzo de 2018, se debatió sobre la preocupación por los peligros que el proyecto de enmiendas al Código IDS introduciría si se autorizara la fase de puesta a flote de un bote de rescate desde la posición de estiba hasta la posición fuera de la borda sin llevar el bote a bordo el número de personas que le haya sido asignado como dotación, así como sobre los puntos de vista en relación con el ámbito de aplicación de las enmiendas.

En el 100.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 100), que se desarrolló en Londres del 3 al 7 de diciembre de 2018, el Comité acordó aprobar el proyecto de enmiendas al Código IDS, con vistas a su adopción en el MSC 101. Sin perjuicio de esta decisión, el Comité invitó al 6.º período de sesiones del Subcomité de sistemas y equipo del buque, que tendrá lugar en Londres del 4 al 8 de marzo de 2019, a tener en cuenta la inquietud persistente acerca del proyecto de enmiendas, con el fin de asesorar al MSC 101 antes de la aprobación de estas.

El proyecto de enmiendas al párrafo 6.1.1.3 del Código IDS figura en el anexo [x] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Según el apartado [9.6] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/xx)], está previsto que las enmiendas se adopten durante el MSC 101.

3.4. Enmiendas al párrafo 4.4.8.1 del Código Internacional de Dispositivos de Salvamento

En el 5.º período de sesiones del Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE 5), que tuvo lugar en Londres del 12 al 16 de marzo de 2018, la Unión propuso con éxito una interpretación unificada del párrafo 4.4.8.1 del Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS) y de los Modelos normalizados de informes sobre la evaluación y la prueba de los dispositivos de salvamento (MSC/Circ.980/Add.1, sección 4.4.1.2). El MSC 100 aprobó el texto del proyecto de interpretación unificada y otras enmiendas al párrafo 4.4.8.1 del Código IDS destinadas a armonizar la prescripción del Código y la interpretación unificada.

Las enmiendas al párrafo 4.4.8.1 del Código IDS figuran en el anexo [x] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Según el párrafo [9.23] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/xx)], está previsto que las enmiendas al Código IDS se adopten durante el MSC 101.

3.5. Enmiendas a los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS)

En el 100.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 100), que tuvo lugar en Londres del 3 al 7 de diciembre de 2018, se acordó examinar las enmiendas a los

inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) de acuerdo con la idea de que las correcciones o cuestiones menores pueden ser examinadas por los Comités en el punto del orden del día «Varios». Tras su examen, el MSC 100 aprobó el proyecto de enmiendas propuesto con vistas a su adopción en el 101.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 101).

El proyecto de enmiendas a los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) figura en el anexo [x] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Según el párrafo [9.30] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/xx)], está previsto que las enmiendas se adopten durante el MSC 101.

3.6. Enmiendas a las partes A y A-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)

El 4.º período de sesiones del Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC 4), que tuvo lugar en Londres del 11 al 15 de septiembre de 2017, restableció el Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles con bajo punto de inflamación, para continuar los trabajos sobre el proyecto de enmiendas al Código IGF en relación con las pilas de combustible y la elaboración de un proyecto de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que consumen alcohol metílico/etílico como combustible. El CCC 4 refrendó el proyecto de enmiendas a las partes A y A-1 del Código IGF sobre prescripciones específicas relativas al gas natural, elaborado por el Grupo de trabajo e invitó al 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, a aprobar las enmiendas con vistas a su adopción en el 100.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 100).

En el MSC 99 se estudió el proyecto de enmiendas a las partes A y A-1 del Código IGF, así como las observaciones adicionales manifestadas sobre el proyecto de enmiendas, en particular la sugerencia de incluir una solución alternativa de protección contra las fugas en las tuberías que transportan combustible de gas licuado fuera del espacio de máquinas. Tras el debate, el MSC 99 acordó suspender la aprobación del proyecto de enmiendas a las partes A y A-1 del Código IGF y encargó al 5.º período de sesiones del Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC 5), que tuvo lugar en Londres del 10 al 14 de septiembre de 2018, que reexaminase el proyecto de enmiendas a la regla 9.5.6 y notificase el resultado al MSC 100 con carácter urgente.

El CCC 5 examinó el proyecto de enmiendas a la regla 9.5.6 del Código IGF y acordó que no se requerían más modificaciones de la regla 9.5.6. La CCC 5 acordó, por tanto, invitar al 100.º período de sesiones del MSC, que tuvo lugar en Londres del 3 al 7 de diciembre de 2018, a aprobar, con carácter urgente, el proyecto de enmiendas a las partes A y A-1 del Código IGF, recogido en el anexo 1 del documento CCC 4/12, con vistas a su posterior adopción en el 101.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 101).

El MSC 100 coincidió con el CCC 5 en que no era necesario modificar la regla 9.5.6, en cuanto a una solución alternativa de protección contra las fugas. Sin embargo, hubo discrepancias sobre la necesidad de incluir un texto adicional para garantizar la aplicabilidad de los requisitos relativos a la detección de fugas en las tuberías que transportan combustible de gas licuado. El MSC 100 aprobó el texto elaborado por el CCC 4 y las enmiendas a las partes A y A-1 del Código IGF, con vistas a su adopción en el MSC 101, al tiempo que señaló que aún podían presentarse nuevas propuestas en la fase de adopción.

El proyecto de enmiendas a las partes A y A-1 del Código IGF figuran en el anexo [x] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Según el apartado [11.5] del informe elaborado por el MSC 100 [(MSC 100/xx)], está previsto que las enmiendas se adopten durante el MSC 101.

3.7. Normativa y competencias de la UE en la materia

3.7.1. Enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL

La Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, incorpora al Derecho de la UE las normas internacionales en materia de contaminación procedente de buques y pretende garantizar que las personas responsables de las descargas ilegales sean objeto de sanciones adecuadas. En la Directiva se definen como sustancias contaminantes las reguladas en los anexos I y II del Convenio MARPOL. Además, la Directiva 2000/59/CE, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, exige a los Estados miembros velar por la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas que satisfagan las necesidades de los buques que utilicen normalmente sus puertos y exige a los buques entregar sus desechos, incluidos los residuos de carga, en dichas instalaciones antes de abandonar el puerto, con el objetivo último de reducir las descargas al mar de desechos procedentes de los buques. Las aguas de lavado de tanques del anexo II se consideran residuos de carga con arreglo a esa Directiva. La Directiva 2000/59/CE también obliga a los buques a notificar previamente el siguiente puerto en que desean entregar desechos y residuos de carga, y los que permanecerán a bordo, así como la capacidad de almacenamiento disponible.

Por consiguiente, las enmiendas que se prevé adoptar durante el MSC 101, que introducirían cambios en el anexo II del Convenio MARPOL en relación con los residuos de la carga y el lavado de tanques de productos flotantes persistentes con un elevado índice de viscosidad o un punto de fusión elevado, afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, y de la Directiva 2000/59/CE, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

3.7.2. Enmiendas al Código internacional sobre el 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.

Así pues, las enmiendas al Código ESP que se prevé adoptar durante el MSC 101, que introducirían cambios en el Código, 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.

3.7.3. Enmiendas al párrafo 6.1.1.3 del Código IDS

Los dispositivos de puesta a flote y los chigres están incluidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/773 de la Comisión, de 15 de mayo de 2018, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para equipos marinos y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/306. En ese Reglamento de Ejecución se hace referencia al Código IDS y a la Resolución MSC.81(70) en relación con los puntos MED/1.21, 1.23, 1.24 y 1.25 en lo que se refiere a los dispositivos de puesta a flote. Por tanto, esos equipos entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo.

Así pues, las enmiendas que se prevé adoptar durante el MSC 101, que introducirían cambios en el Código IDS, afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2014/90/UE y del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/778.

3.7.4. Enmiendas al párrafo 4.4.8.1 del Código IDS

Los botes salvavidas están incluidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/773 de la Comisión, de 15 de mayo de 2018, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para equipos marinos y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/306. En ese Reglamento de Ejecución se hace referencia al Código IDS y a la Resolución MSC/Circular 980 en relación con el punto MED/1.7. Por tanto, esos equipos entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo.

Así pues, las enmiendas que se prevé adoptar durante el MSC 101, que introducirían cambios en el Código IDS, afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2014/90/UE y del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/778.

3.7.5. Enmiendas a los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS)

El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE, 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.

Así pues, las enmiendas que se prevé adoptar durante el MSC 101, que introducirían cambios en los inventarios del equipo, afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

3.7.6. Enmiendas a las partes A y A-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)

El artículo 6, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva 2009/45/CE, 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. El Código IGF resulta obligatorio para los buques de pasaje a través del Convenio SOLAS. Además, la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, exige a los Estados miembros que garanticen la disponibilidad de GNL en los puertos básicos de la UE para los buques de navegación marítima a partir del final de 2025. Los Estados miembros de la UE han ultimado los marcos de acción nacionales para el desarrollo del mercado respecto de los combustibles alternativos y su infraestructura, atendiendo en particular a las diferentes medidas e iniciativas de apoyo para la promoción y el desarrollo de puntos de repostaje de GNL para los buques de navegación marítima.

Así pues, las enmiendas que se prevé adoptar durante el MSC 101, que introducirían cambios en el Código IDS, afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE y de la Directiva 2014/94/UE.

3.7.7. Competencia de la UE

Las enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL relacionadas con los residuos de la carga y las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes de alta viscosidad y/o un punto de fusión elevado afectarían a la aplicación de la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2005/35/CE y la Directiva 2000/59/CE.

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.

Las enmiendas al párrafo 6.1.1.3 del Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2014/90/UE y del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/778.

Las enmiendas a la interpretación unificada del párrafo 4.4.8.1 del Código IDS afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2014/90/UE y del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/778.

Las enmiendas a los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE.

Las enmiendas a las partes A y A-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) afectarían a la normativa de la UE mediante la aplicación de la Directiva 2009/45/CE y de la Directiva 2014/94/UE.

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 tanto si la Unión es miembro del organismo o parte en el acuerdo como si no lo es³.

El concepto 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 tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que pueden influir «de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»⁴.

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 manera determinante en el contenido de la siguiente normativa de la UE:

- Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones para las infracciones, y Directiva 2000/59/CE, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga. El motivo es que en la Directiva 2005/35/CE las sustancias contaminantes se definen como las reguladas en los anexos I y II del Convenio MARPOL. Por otra parte, la Directiva 2000/59/UE exige a los Estados miembros velar por la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas que satisfagan las necesidades de los buques que utilicen normalmente sus puertos, con el objetivo último de reducir las descargas al mar de desechos generados por buques y residuos de carga, mejorando así la protección del medio marino.
- 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. El motivo es que el Reglamento (UE) n.º 530/2012 obliga a aplicar el régimen de evaluación del estado de los buques (CAS) de la OMI y este utiliza el programa mejorado de reconocimientos (ESP) como instrumento para alcanzar su objetivo.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/773 de la Comisión, de 15 de mayo de 2018, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de

³ Sentencia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo (OIV) (C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258), apartado 64.

⁴ Sentencia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo (OIV) (C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258), apartados 61-64.

ensayo para equipos marinos y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/306, y Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo. El motivo es que el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/773 hace referencia al Código IDS en lo que se refiere a los dispositivos de puesta a flote y, por tanto, ese tipo de equipos está incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2014/90/UE.

- Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. El motivo es que la Directiva 2009/45/CE dispone que los buques de pasaje de la clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS, en su versión revisada.
- Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, junto con la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. El motivo es que la Directiva 2009/45/CE dispone que los buques de pasaje de clase A deben cumplir íntegramente los requisitos del Convenio SOLAS, en su versión revisada, y que la Directiva 2014/94/UE exige que los Estados miembros garanticen la disponibilidad de GNL en los puertos básicos de la UE para los buques de navegación marítima a partir del final de 2025.

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.

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 debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de Protección del Medio Marino y en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional respecto de la adopción de enmiendas al anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, de 2011, enmiendas al Código internacional de dispositivos de salvamento, enmiendas a los formularios C, E y P del apéndice del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación

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) La actuación de la Unión en el sector del transporte marítimo debe tener como finalidad proteger el medio marino y mejorar la seguridad marítima.
- (2) El Convenio constitutivo 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.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (el «Convenio MARPOL») de 1974 entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

- (6) 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.
- (7) El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) entró en vigor el 25 de mayo de 1980.
- (8) De conformidad con el artículo VIII, letra b), inciso iii), del Convenio SOLAS, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI puede adoptar enmiendas al Convenio SOLAS.
- (9) El Comité de Protección del Medio Marino tiene previsto adoptar, durante su 74.º período de sesiones, que se celebrará del 13 al 17 de mayo de 2019 (MEPC 74), enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL.
- (10) El Comité de Seguridad Marítima tiene previsto adoptar, durante su 101.º período de sesiones, que se celebrará del 5 al 14 de junio de 2019 (MSC 101), enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, de 2011 (Código ESP 2011), al Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), a los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) y a las partes A y A-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF).
- (11) Es preciso establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MEPC 74, ya que las enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL pueden influir de manera determinante en el contenido de normativa de la Unión, en concreto la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ y la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y el Consejo⁶.
- (12) Es preciso establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MSC 101, puesto que las enmiendas al Código ESP 2011 pueden influir de manera determinante en el contenido de la normativa de la Unión, en concreto el Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷; las enmiendas al Código IDS pueden influir de manera determinante en el contenido de la normativa de la Unión, en concreto el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/773 de la Comisión⁸ y la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹; las enmiendas al Convenio SOLAS pueden influir de manera determinante en el contenido de la normativa de la Unión, en concreto la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰; y las enmiendas al Código IGF pueden influir de manera determinante

⁵ Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales (DO L 255 de 30.9.2005, p. 22).

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/773 de la Comisión, de 15 de mayo de 2018, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para equipos marinos y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/306 (DO L 133 de 30.5.2018, p. 1).

⁹ Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo (DO L 257 de 28.8.2014, p. 146).

¹⁰ 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).

en el contenido de la normativa de la Unión, en concreto la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, junto con la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹.

- (13) Las enmiendas al anexo II del Convenio MARPOL deben garantizar la reducción del impacto en el medio ambiente en relación con los residuos de la carga y las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes de alta viscosidad y/o un punto de fusión elevado.
- (14) 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.
- (15) Las enmiendas al párrafo 6.1.1.3 del Código IDS deben garantizar la aplicación uniforme en relación con la puesta a flote manual de pequeños botes de rescate que no formen parte de las embarcaciones de supervivencia de un buque.
- (16) Las enmiendas al apartado 4.4.8.1 del Código IDS deben garantizar la exención de los botes salvavidas con dos sistemas de propulsión independientes de la obligación de llevar remos flotantes en número suficiente y sus accesorios correspondientes para avanzar con mar en calma.
- (17) Las enmiendas al punto 8.1 de los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) deben aclarar que no todos los indicadores enumerados son aplicables a todos los buques y que, por tanto, pueden suprimirse, según proceda.
- (18) Las enmiendas a las partes A y A-1 del Código IGF deben garantizar la coherencia por lo que respecta a las prescripciones en vigor aplicables a los buques que utilicen como combustible gas natural, introduciendo las enmiendas necesarias sobre la base de la experiencia adquirida con la aplicación del Código.
- (19) 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 Marino 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 se ha de adoptar en nombre de la Unión en el 74.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI será la de aceptar la adopción de las enmiendas al anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, relacionadas con las prescripciones relativas a las descargas para las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes y de alta viscosidad, que se establecen en el anexo 13 del documento MEPC 73/19/add.1 de la OMI.

¹¹ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

Artículo 2

La posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión en el 101.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI será la de aceptar:

- a) la adopción de las enmiendas al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, de 2011, establecidas en el anexo [X] del documento [MSC 100/XX/Add.X] de la OMI;
- b) la adopción de las enmiendas al párrafo 6.1.1.3 del Código IDS establecidas en el anexo [X] del documento [MSC 100/XX/Add.X] de la OMI;
- c) la adopción de las enmiendas al párrafo 4.4.8.1 del Código IDS establecidas en el anexo [X] del documento [MSC 100/XX/Add.X] de la OMI;
- d) la adopción de las enmiendas al punto 8.1 de los inventarios del equipo (formularios C, E y P del apéndice del Convenio SOLAS) establecidas en el anexo [X] del documento [MSC 100/XX/Add.X] de la OMI;
- e) la adopción de las enmiendas a las partes A y A-1 del Código IGF establecidas en el anexo [X] del documento [MSC 100/XX/Add.X] de la OMI.

Artículo 3

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión según lo dispuesto en el artículo 1 será expresada por los Estados miembros, todos ellos miembros de la OMI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.
2. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión según lo dispuesto en el artículo 2 será expresada por los Estados miembros, todos ellos miembros de la OMI, actuando conjuntamente en el interés de la Unión.
3. Se podrán acordar cambios menores de las posiciones a que se refieren los artículos 1 y 2 sin una nueva decisión del Consejo.

Artículo 4

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*