

Bruxelas, 14 de setembro de 2018
(OR. en)

12103/18

Dossiê interinstitucional:
2018/0325 (NLE)

MAR 118
OMI 48
ENV 593

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	13 de setembro de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2018) 624 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO que estabelece a posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité para a Proteção do Meio Marinho e no Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, no que respeita à adoção de determinadas alterações à regra 14.1 do anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios e ao Código Internacional para o Programa Reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 624 final.

Anexo: COM(2018) 624 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 13.9.2018
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que estabelece a posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité para a Proteção do Meio Marinho e no Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, no que respeita à adoção de determinadas alterações à regra 14.1 do anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios e ao Código Internacional para o Programa Reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta refere-se à decisão que estabelece a posição a adotar em nome da União, na 73.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional e na 100.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, no que respeita ao projeto de adoção de determinadas alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção MARPOL e do Código internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) de 2011.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI)

A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI) institui a OMI, cujo objetivo é proporcionar um fórum de cooperação intergovernamental no domínio da regulamentação governamental e dos procedimentos relacionados com uma panóplia de assuntos técnicos relevantes para a navegação comercial internacional e incentivar a adoção generalizada das normas o mais exigentes possível em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios, promovendo condições de concorrência mais equitativas; além de lidar com questões de natureza administrativa e jurídica.

A Convenção entrou em vigor em 17 de março de 1958.

Todos os Estados-Membros são Partes na Convenção.

Todos os Estados-Membros são Partes na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («MARPOL»), de 1973, que entrou em vigor em 2 de outubro de 1983. A União não é Parte na convenção MARPOL.

Todos os Estados-Membros são Partes na Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («SOLAS»), que entrou em vigor em 25 de maio de 1980. A União não é Parte na convenção SOLAS.

O Código internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) de 2011 estabelece requisitos para um programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros de casco simples e de casco duplo e a petroleiros de casco simples e de casco duplo, em conformidade com as disposições da regra SOLAS XI-1/2.

2.2. A Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional (OMI) é uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação, bem como pela prevenção da poluição marinha causada pelos navios. É a autoridade competente a nível mundial em matéria de estabelecimento de normas no domínio da segurança e do desempenho ambiental do transporte marítimo internacional. A sua principal função consiste em criar um quadro regulamentar equitativo e eficaz para o setor marítimo, universalmente adotado e aplicado a nível mundial.

A adesão à Organização está aberta a todos os Estados, sendo todos os Estados-Membros da UE membros da OMI. A Comissão Europeia tem um estatuto de observador na Organização Marítima Internacional (OMI) desde 1974, com base num acordo de cooperação e colaboração entre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI)¹ e a Comissão das Comunidades Europeias sobre assuntos de interesse mútuo para as Partes.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI é constituído por todos os membros da OMI e reúne, no mínimo, uma vez por ano. Aborda as questões ambientais, no âmbito da OMI, relativas ao controlo e à prevenção da poluição causada por navios abrangidos pelo Tratado MARPOL, incluindo o petróleo, os produtos químicos transportados a granel, os esgotos, o lixo e as emissões dos navios, incluindo os poluentes atmosféricos e os gases com efeito de estufa. Entre as outras questões abrangidas contam-se a gestão das águas de lastro, os sistemas antivegetativos, a reciclagem de navios, a preparação e o combate à poluição e a identificação de zonas especiais e de zonas marítimas particularmente sensíveis.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre ele possam recair dentro do referido âmbito ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité para a Proteção do Meio Marinho e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

O Comité de Segurança Marítima da OMI também é constituído por todos os membros da OMI e reúne, no mínimo, uma vez por ano. Aprecia todas as matérias do foro de competência da Organização, relacionadas com sinalização marítima, construção e equipamento de navios, tripulação do ponto de vista da segurança, regras para a prevenção de colisões, movimentação de cargas perigosas, procedimentos e requisitos de segurança marítima, informação hidrográfica, diários de bordo e registos de informação, investigação de acidentes marítimos, missões de salvamento, ou quaisquer outras questões que possam afetar diretamente a segurança marítima.

O Comité de Segurança Marítima da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre ele possam recair dentro do referido âmbito ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité de Segurança Marítima e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

2.3. O ato previsto do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI

Entre 22 e 26 de outubro de 2018, no decurso da sua 73.^a sessão (MEPC 73), o Comité para a Proteção do Meio Marinho deverá adotar alterações à regra 14.1 do anexo VI da Convenção MARPOL, relativa à proibição do transporte de fuelóleo não conforme para fins de combustão para propulsão ou funcionamento a bordo de um navio.

Em 2008, a OMI adotou uma resolução que altera o anexo VI da Convenção MARPOL que contém regras para a prevenção da poluição atmosférica pelos navios. O anexo VI revisto da

¹ Em 1982 passou a designar-se Organização Marítima Internacional (OMI).

Convenção MARPOL entrou em vigor em 1 de julho de 2010 e introduziu, entre outros, limites mais rigorosos para o teor de enxofre dos combustíveis navais nas zonas de controlo das emissões de SOx, bem como nas zonas marítimas fora dessas zonas.

O controlo rigoroso da aplicação da norma relativa ao fuelóleo definida na regra 14.1.3 do anexo VI da Convenção MARPOL, que produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020, será um elemento importante para facilitar uma aplicação coerente do limite global de 0,50 % de enxofre. O objetivo das alterações previstas ao anexo VI da Convenção MARPOL consiste em garantir a aplicação efetiva da regra 14.1.3, tendo em vista uma redução significativa das emissões de SOx e de partículas para a atmosfera.

2.4. O ato previsto do Comité de Segurança Marítima da OMI

Durante a sua 100.^a sessão (MSC 100), entre 3 e 7 de dezembro de 2018, o Comité de Segurança Marítima deverá adotar alterações ao Código internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) de 2011.

O objetivo das alterações propostas ao Código ESP é a inclusão de alterações de redação que identifiquem todos os requisitos obrigatórios e melhorem os quadros e formulários. Além disso, as alterações vão fundir as alterações de ordem redacional com novos requisitos substanciais, para ter em conta as recentes atualizações à série Z10 dos Requisitos Unificados da Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS UR). A série UR Z10 diz respeito à peritagem de cascos de petroleiros, graneleiros, navios-tanque de transporte de produtos químicos, petroleiros de casco duplo e graneleiros de parede dupla. Os Requisitos Unificados da IACS são resoluções adotadas pela IACS sobre questões diretamente ligadas a requisitos ou abrangidos por regras específicas e práticas das sociedades de classificação e a filosofia geral em que as regras e práticas das sociedades de classificação são estabelecidas. Sob reserva de ratificação pelo órgão de gestão de cada membro da IACS, os Requisitos Unificados devem ser incorporados nas regras e práticas dos membros, no prazo de um ano a contar da aprovação pelo grupo de política geral da IACS. Os Requisitos Unificados são requisitos mínimos.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção MARPOL

Na 71.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC 71), que teve lugar em Londres de 3 a 7 de julho de 2017, foi aprovada uma nova alteração da «Aplicação coerente da regra 14.1.3 do anexo VI da Convenção MARPOL», a incluir na ordem de trabalhos bienal para 2018-2019 do subcomité para a prevenção e resposta à poluição e na ordem de trabalhos provisória da 5.^a sessão desse subcomité (PPR 5), com o objetivo de conclusão em 2019.

A PPR 5, que teve lugar em Londres, de 5 a 9 de fevereiro de 2018, elaborou alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção MARPOL relativas à proibição do transporte de fuelóleo não conforme para propulsão ou funcionamento a bordo de um navio. Com pequenas alterações, a 72.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC 72), que teve lugar em Londres entre 9 e 13 de abril de 2018, aprovou o projeto de alteração do anexo VI da Convenção MARPOL, com vista à sua adoção na MEPC 73.

As alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção MARPOL são definidas no documento da OMI MEPC 73/3. O ponto 5.43 do relatório MEPC 72 (MEPC 72/17) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MEPC 73.

3.2. Alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) de 2011

A 5.^a sessão do Subcomité sobre Projeto e Construção de Navios (SDC 5), que teve lugar em Londres em 22-26 de janeiro de 2018, recordou que a 4.^a sessão deste subcomité (SDC 4), que teve lugar em Londres em 13-17 de fevereiro de 2017, autorizou a Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS) e o Secretariado a analisar o Código ESP de 2011, a fim de propor alterações de redação para identificar todos os requisitos obrigatórios; melhorar o formato dos quadros e formulários; e apresentar um relatório sobre os progressos realizados para ser estudado na SDC 5.

A SDC 5 concordou que todas as disposições materiais atualmente contidas nas notas de rodapé do Código ESP de 2011 deveriam ser incluídas no corpo principal do novo texto consolidado. Além disso, a SDC 5 concordou em melhorar o formato dos quadros e formulários previstos no Código ESP. Por último, a SDC 5 decidiu fundir as alterações redacionais com novas alterações substanciais ao Código ESP de 2011, propostas pela IACS relativas às recentes atualizações da série Z10 dos Requisitos Unificados (UR) da IACS.

A SDC 5 aprovou a proposta de apresentar o projeto de alterações do Código ESP de 2011 à 99.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 99), que teve lugar em Londres em 16-25 de maio de 2018, para ser aprovado, com vista à subsequente adoção das alterações na 100.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 100) e à sua entrada em vigor em 1 de julho de 2020.

A MSC 99 considerou o projeto de alteração ao Código ESP de 2011 preparado pela SDC 5 em conformidade com o procedimento de atualização regular do Código. A MSC 99 aprovou o projeto de alterações ao Código ESP de 2011 que consta de um projeto de resolução do MSC, com vista à sua adoção na MSC 100.

O projeto de resolução MSC sobre as alterações ao Código ESP de 2011 consta do anexo 2 do relatório do MSC 99 (MSC 99/22/Add.1). O ponto 10.20 do relatório do MSC 99 (MSC 99/22) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 100.

3.3. Legislação pertinente e competências da UE nesta matéria

3.3.1. Alterações à regra 14.1 do anexo VI da Convenção MARPOL

Os requisitos do anexo VI da Convenção MARPOL relativos à redução do teor de enxofre dos fuelóleos marítimos, com vista a reduzir as emissões de SO_x, são transpostos para o direito da UE na Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos.

3.3.2. Alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) de 2011

O Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples visa estabelecer um regime de introdução

acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente da Convenção MARPOL 73/78, conforme definido no artigo 3.º do regulamento, para os navios petroleiros de casco simples e proibir o transporte de/para portos dos Estados-Membros de petróleo e frações petrolíferas pesados em navios petroleiros de casco simples.

O Regulamento (UE) n.º 530/2012 torna obrigatória a aplicação do Programa de Avaliação de Estado (CAS) da OMI aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O artigo 5.º exige que esses petroleiros cumpram o CAS, depois definido no artigo 6.º como o Programa de Avaliação de Estado adotado pela Resolução MEPC 94(46), de 27 de abril de 2001, na redação que lhe foi dada pela Resolução MEPC 99(48), de 11 de outubro de 2002, e pela Resolução MEPC 112(50), de 4 de dezembro de 2003. O Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou o Programa Reforçado de Vistorias (ESP), indica como efetuar esta avaliação reforçada. Dado que o CAS utiliza o ESP como instrumento para alcançar o seu objetivo, as alterações do regime das inspeções ESP serão direta e automaticamente aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 530/2012. Por conseguinte, as alterações a adotar no MSC 100, que introduzirão alterações no Código ESP, serão suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (UE) n.º 530/2012.

3.3.3. Competência da UE

As alterações à regra 14.1 do anexo VI da Convenção MARPOL afetarão a legislação da UE através da aplicação da Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos.

As alterações ao Código ESP de 2011 afetarão a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definam «*as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo.*»

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro do organismo ou parte no acordo².

A noção de «*atos que produzam efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta

² Processo C-399/12 — Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

noção engloba também os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que *«tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»*³.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Comité para a Proteção do Meio Marinho e o Comité de Segurança Marítima da OMI são organismos criados por um acordo, concretamente a Convenção da Organização Marítima Internacional.

Os atos que o Comité para a Proteção do Meio Marinho e o Comité de Segurança Marítima da OMI forem chamados a adotar são atos que produzem efeitos jurídicos. Os atos previstos podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, nomeadamente da Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e do Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples.

Tal deve-se ao facto de a Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos refletir os requisitos relativos ao enxofre constantes do anexo VI da Convenção MARPOL e de o Regulamento (UE) n.º 530/2012 fazer da aplicação do Programa de Avaliação de Estado (CAS) da OMI um requisito e o CAS utilizar o Programa Reforçado de Vistorias (ESP) como instrumento para realizar o seu objetivo.

Por conseguinte, as alterações à regra 14.1 do anexo VI da Convenção MARPOL e ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) de 2011 afetarão a legislação da UE através da aplicação da Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e do Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples, respetivamente.

Os atos previstos não completam nem alteram o quadro institucional do acordo.

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto tiver duas finalidades ou duas componentes, e se for possível considerar uma dessas finalidades ou componentes como principal e a outra apenas como acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE tem de

³ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61-64.

assentar numa única base jurídica material, ou seja, a que for exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo e o conteúdo principais do ato previsto estão relacionados com o transporte marítimo. Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que estabelece a posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité para a Proteção do Meio Marinho e no Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, no que respeita à adoção de determinadas alterações à regra 14.1 do anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios e ao Código Internacional para o Programa Reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI) [*ver ponto 10.8 do Código de Redação Interinstitucional*] entrou em vigor em 17 de março de 1958. A OMI é uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios.
- (2) Nos termos da artigo 38.º, alínea a), da Convenção da IMO, o Comité para a Proteção do Meio Marinho desempenha funções que são ou podem ser conferidas à OMI por (ou ao abrigo de) convenções internacionais para prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios, nomeadamente no que diz respeito à adoção e alteração de regulamentos ou outras disposições.
- (3) Nos termos do artigo 28.º, alínea b), da Convenção sobre a OMI, o Comité de Segurança Marítima da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força dessa convenção, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que lhe possam ser atribuídas dentro do âmbito do referido artigo ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI.
- (4) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção MARPOL») entrou em vigor em 2 de outubro de 1983.

- (5) Nos termos do artigo 16.º, n.º 2, alínea c), da Convenção MARPOL, as alterações à Convenção podem ser adotadas pelo organismo competente, neste caso o Comité para a Proteção do Meio Marinho.
- (6) O Comité para a Proteção do Meio Marinho, na sua 73.ª sessão, de 22 a 26 de outubro de 2018 («MEPC 73»), deve adotar alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção MARPOL.
- (7) O Comité de Segurança Marítima, na sua 100.ª sessão, de 3 a 7 de dezembro de 2018 («MSC 100»), deverá adotar alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 («Código ESP de 2011»).
- (8) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União na MEPC 73, uma vez que as alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção MARPOL serão suscetíveis de influenciar decisivamente o conteúdo da legislação da União, a saber, a Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.
- (9) É adequado estabelecer a posição a adotar em nome da União durante a MSC 100, uma vez que as alterações ao Código ESP de 2011 poderão influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União, a saber, o Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵.
- (10) As alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção MARPOL, relativa à proibição do transporte de fuelóleo não conforme para propulsão ou funcionamento a bordo de um navio, devem assegurar o controlo rigoroso da aplicação da norma relativa ao fuelóleo definida na regra 14.1.3 do anexo VI da Convenção MARPOL, que produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020.
- (11) As alterações ao Código ESP de 2011 devem incluir alterações redacionais do Código, que identifiquem todos os requisitos obrigatórios e melhorem os quadros e formulários, bem como fundir as alterações de ordem redacional com novos requisitos substanciais, para ter em conta as recentes atualizações da série Z10 dos Requisitos Unificados da Associação Internacional das Sociedades de Classificação.
- (12) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité para a Proteção do Meio Marinho e do Comité de Segurança Marítima da OMI, agindo conjuntamente, no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar em nome da União na 73.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI será favorável à adoção das alterações à regra 14.1 do anexo VI da

⁴ Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (JO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

⁵ Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2012, relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples (JO L 172 de 30.6.2012, p. 3).

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, estabelecida no documento da OMI MEPC 73/3.

Artigo 2.º

A posição a adotar em nome da União na 100.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI será favorável à adoção das alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011, que constam do anexo 2 do documento da OMI MSC 99/22/Add.1.

Artigo 3.º

1. A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, agindo conjuntamente.
2. A posição referida no artigo 2.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité de Segurança Marítima da OMI, agindo conjuntamente.
3. Podem ser acordadas pequenas alterações às posições a que se referem os artigos 1.º e 2.º, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*