

Bruselas, 22.9.2016
COM(2016) 617 final

2016/0296 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que deberá adoptar la Unión Europea en el 70º y el 71º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en relación con la aprobación y adopción de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL en lo que se refiere a la designación del Mar Báltico y del Mar del Norte como zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NECA) y a la fecha en que surtirá efecto dicha designación

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta de la Comisión se refiere a la posición que deberá adoptar la Unión en el 70º y el 71º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) en relación con la aprobación y adopción de las enmiendas al anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) en lo que se refiere a la designación del Mar Báltico y del Mar del Norte como zonas de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NECA) y a la fecha en que surtirá efecto dicha designación.

Con el fin de impedir, reducir y controlar las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) de los buques, el anexo VI del Convenio MARPOL prevé la posibilidad de designar, a petición de las Partes que tengan un interés común en una zona marítima particular, una NECA. Las solicitudes de designación deben presentarse a la OMI, que debe examinar, aprobar y adoptar las enmiendas necesarias al anexo VI del Convenio MARPOL de forma que la designación propuesta de una zona marítima particular como NECA pueda entrar en vigor y surtir efecto. Todos los Estados miembros de la UE, salvo Austria y Hungría, han ratificado el anexo VI del Convenio MARPOL.

Las primeras NECA designadas en los mares de América del Norte y en el Mar Caribe de los Estados Unidos surtieron efecto el 1 de enero de 2016. Al operar en esas zonas marítimas, un motor instalado en un buque construido después de esa fecha deberá ajustarse a las normas de nivel III establecidas en el anexo VI del Convenio MARPOL.

Las tecnologías disponibles más comunes de reducción de las emisiones que garantizarían la conformidad con las normas de nivel III son los sistemas de recirculación de los gases de escape (EGR), los sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), o los motores (parcialmente) alimentados con gas natural licuado (GNL).

En previsión de los importantes beneficios medioambientales y de salud, y siguiendo el ejemplo norteamericano, todos los Estados ribereños del Mar Báltico y del Mar del Norte decidieron conjuntamente proponer a la OMI la designación de ambos mares como NECA a fin de reducir significativamente con el tiempo la cantidad total de emisiones de NO_x de los buques.

Las emisiones de NO_x de los buques en los Mares Báltico y del Norte contribuyen significativamente a la contaminación atmosférica, especialmente en las grandes ciudades costeras, a través de la formación de partículas (PM), la formación de ozono troposférico y la contribución a las concentraciones de dióxidos de nitrógeno (NO₂), factores todos con efectos perjudiciales en la salud humana. La aportación de nitrógeno al medio ambiente marino y terrestre a través de los depósitos atmosféricos también contribuye a la eutrofización del mar y la tierra.

La eutrofización constituye un grave problema en el Mar Báltico. Las emisiones de NO_x de los buques contribuyen a la aportación total de nitrógeno al medio ambiente marino a través de los depósitos atmosféricos, exacerbando de esta manera el problema de la eutrofización del Mar Báltico. La aplicación de las normas de nivel III resultante de la designación del Mar Báltico como NECA podría reducir la eutrofización en varias zonas del Mar Báltico entre un 20 y un 30 %.

Sin ninguna medida de control, las emisiones de NO_x del transporte marítimo en el Mar del Norte contribuirán entre un 7 y 24 % a las concentraciones medias anuales de NO_x en el aire ambiente en los Estados ribereños del Mar del Norte en 2030. Las contribuciones del

transporte marítimo al depósito de nitrógeno en los Estados del Mar del Norte varían entre el 2 y el 5 %. Se prevé que la designación del Mar del Norte como NECA reduzca estas contribuciones de las emisiones del transporte marítimo en el Mar del Norte en casi un tercio.

2. EVOLUCIÓN REGISTRADA HASTA LA FECHA

A raíz de la preferencia expresada por los Estados ribereños del Mar del Norte y del Mar Báltico de llevar a cabo un proceso sincronizado en paralelo de designación como NECA tanto del Mar del Norte como del Mar Báltico, se elaboró una Hoja de Ruta que establece los pasos para lograr la designación simultánea como NECA de ambos mares y que surta efecto en la misma fecha.

La Hoja de Ruta¹ prevé la presentación de ambas solicitudes de designación a la OMI en julio de 2016 con vistas a su aprobación por el CPMM en su 70º período de sesiones (octubre de 2016), seguida de su adopción en el 71º período de sesiones del CPMM en la primavera de 2017. La fecha propuesta para que ambas NECA surtan efecto es el 1 de enero de 2021 a fin de dar a los operadores un plazo suficiente de preparación y adaptación.

Tras los completos trabajos preparatorios de definición de las repercusiones y los beneficios de ambas designaciones de NECA, los proyectos de solicitud de designación fueron debatidos en talleres técnicos que tuvieron lugar en Rusia y Dinamarca en mayo de 2016. Los proyectos finales de solicitud de designación se distribuyeron asimismo al Grupo «Navegación» del Consejo el 19 de mayo de 2016 y el 29 de junio de 2016.

Conforme a lo previsto en la Hoja de Ruta, en su 50ª reunión celebrada en Estonia los días 1 y 16 de junio de 2016, los Jefes de Delegación de la HELCOM refrendaron la presentación de la solicitud de designación como NECA a la OMI el 1 de julio de 2016 por parte de los Estados ribereños respectivos. Tras el acuerdo de la HELCOM, los Estados del Mar del Norte pudieron presentar su solicitud de designación en paralelo a fin de ajustarse al calendario para la aprobación y adopción simultáneas por la OMI de conformidad con la Hoja de Ruta común.

3. ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

De conformidad con los criterios y el procedimiento establecidos en la regla 13.6 y el apéndice III del anexo VI del Convenio MARPOL para proponer la designación de una zona marítima particular como NECA, la solicitud de los Estados ribereños de los mares Báltico y del Norte propone las enmiendas necesarias a la regla 13, apartados 5.1, 5.2 y 5.3, que añadirían el Mar del Norte y el Mar Báltico a las zonas NECA de los mares de América del Norte y el Mar Caribe de los Estados Unidos, al tiempo que especifica que las NECA del Mar del Norte y el Mar Báltico surtirán efecto el 1 de enero de 2021.

Tras la presentación a la OMI de las enmiendas propuestas por los Estados del Mar del Norte y el Mar Báltico el 1 de julio de 2016, se prevé que estas sean examinadas y aprobadas por el CPMM en su 70º período de sesiones previsto para los días 24 a 28 de octubre de 2016, tras lo cual dichas enmiendas serán presentadas para adopción en el 71º período de sesiones del CPMM previsto para la primavera de 2017.

Una vez aprobadas y adoptadas por el Comité, las enmiendas al Convenio MARPOL, anexo VI, regla 13, anteriormente referidas se comunicarán para su aceptación a las Partes Contratantes en el Convenio MARPOL, anexo VI.

¹ Véase también: <https://portal.helcom.fi/meetings/HOD-49-2015-247/MeetingDocuments/4-29-Roadmap-for-designating-a-NECA-in-the-Baltic-Sea-in-parallel-with-the-North-Sea.pdf>

4. LEGISLACIÓN Y COMPETENCIAS DE LA UE EN LA MATERIA

La designación de NECA en aguas de la UE contribuiría de forma significativa al logro de los objetivos establecidos en la política medioambiental de la Unión en lo que se refiere a la conservación, protección y mejora de la calidad del medio ambiente marino y a la protección de la salud de las personas mediante la mejora de la calidad del aire. La evaluación de impacto que acompañaba al Paquete «Aire limpio» para Europa² de la Comisión señalaba que, si bien la adopción de decisiones sobre medidas específicas de la Unión para regular las emisiones de NO_x del transporte marítimo exigiría un análisis separado más específico, existe claramente en el sector del transporte marítimo el potencial para reducir de forma rentable las emisiones de NO_x, lo que contribuiría a mejorar la calidad del medio ambiente marino y del aire.

La Directiva marco sobre la estrategia marina³ impone a los Estados miembros la obligación de tomar las medidas necesarias para lograr o mantener un "buen estado medioambiental" en el entorno marino de aquí a 2020. Por «buen estado medioambiental» se entiende «el estado medioambiental de las aguas marinas en el que estas dan lugar a océanos y mares ecológicamente diversos y dinámicos, limpios, sanos y productivos en el contexto de sus condiciones intrínsecas, y en el que la utilización del medio marino se encuentra en un nivel sostenible, quedando así protegido su potencial de usos y actividades por parte de las generaciones actuales y futuras» (artículo 3, apartado 5, de la Directiva marco sobre la estrategia marina). La determinación de un buen estado medioambiental exige, entre otras cosas, reducir al mínimo la eutrofización antropogénica, y especialmente sus efectos adversos, tales como la pérdida de biodiversidad, la degradación del ecosistema, la proliferación de algas dañinas, y la falta de oxígeno en aguas profundas, fenómenos todos que se dan a gran escala, especialmente en el Mar Báltico. La reducción de las aportaciones de nitrógeno derivadas del transporte marítimo mediante la aplicación de las normas de nivel III como consecuencia de la designación del Mar del Norte y del Mar Báltico como NECA ayudará a los Estados miembros de la UE limítrofes con esos mares a lograr el buen estado ambiental referido en la Directiva marco sobre la estrategia marina.

La Directiva de calidad del aire ambiente⁴ establece, entre otras cosas, valores límite de NO₂ a fin de evitar, prevenir o reducir los efectos perjudiciales para la salud humana y/o el medio ambiente causados por la contaminación atmosférica. El valor límite para la concentración anual media de NO₂ está establecido en 40 microgramos/m³. Especialmente en los Estados ribereños del Mar del Norte, esta concentración máxima se sobrepasa en varias regiones y zonas. Las emisiones del transporte marítimo pueden contribuir significativamente a problemas locales de calidad del aire en Europa, especialmente cuando se considera que en el Mar del Norte el 89 % de las emisiones de los buques se localizan dentro de una distancia máxima de 50 millas náuticas de la costa⁵.

La Directiva de calidad del aire ambiente reconoce que para lograr los objetivos establecidos en esa Directiva resulta de especial importancia combatir las emisiones de contaminantes en la fuente, en particular mediante medidas que limiten las emisiones de escape de los motores

² Véase: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm

³ Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina), DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

⁴ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

⁵ Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), Informe Técnico n.º 4/2013, The impact of international shipping on European air quality and climate forcing – 14.3.2013, p. 38

de varias fuentes móviles y estacionarias gracias a normas relativas a las emisiones de los motores o a la calidad de los combustibles.

La Unión ha establecido varias normativas de regulación de las emisiones mediante normas sobre las emisiones de los motores de varios tipos de vehículos de transporte por carretera (turismos, camiones y furgones, mediante las normas Euro⁶) y de las máquinas móviles no de carretera (embarcaciones de navegación interior y locomotoras, mediante la Directiva sobre máquinas móviles no de carretera⁷). Las emisiones de azufre del transporte marítimo en aguas europeas han sido reguladas a través de la Directiva que establece requisitos sobre el contenido de azufre de los combustibles para buques⁸. La Directiva incorpora asimismo a la normativa europea la designación tanto del Mar del Norte como del Mar Báltico como zonas de control de emisiones de azufre (SECA) con arreglo al anexo VI del Convenio MARPOL. La entrada en vigor el 1 de enero de 2015 del requisito de bajo contenido en azufre en las especificaciones de los combustibles en las dos SECA ha tenido como resultado la reducción de la concentración de azufre en las regiones costeras.

A pesar de que no hay ninguna normativa de la Unión que regule en la fuente las emisiones de NO_x procedentes del transporte marítimo internacional, se reconoce que el transporte marítimo es un contribuyente importante al total de esas emisiones, y también a la concentración y depósito de ese contaminante en la Unión, y que esas emisiones deben reducirse⁹. Habida cuenta de que la designación del Mar Báltico y del Mar del Norte como NECA dará lugar a reducciones de las emisiones del transporte marítimo internacional, tal como persigue la normativa de la Unión, deben apoyarse las solicitudes de designación propuestas a la OMI.

Habida cuenta de la relación entre las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL propuestas por las que el Mar del Norte y el Mar Báltico se designan NECA y los objetivos y requisitos establecidos en los distintos instrumentos de la legislación de la Unión cuyo objetivo es contribuir a preservar, proteger y mejorar la calidad del medio ambiente marino, así como proteger la salud de las personas mediante la mejora de la calidad del aire, la aprobación y adopción de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL puede configurar la futura elaboración de legislación de la UE en este ámbito.

⁶ Por ejemplo, el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1), o el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos.

⁷ Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (DO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

⁸ 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).

⁹ Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos (DO L 309 de 27.11.2001, p. 22).

5. CONCLUSIÓN

Las disposiciones del artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea son también aplicables a la adopción por la OMI de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL y, por consiguiente, es necesaria una Decisión del Consejo sobre la posición que deberá adoptarse en nombre de la Unión Europea en relación con las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL por las que el Mar del Norte y el Mar Báltico se designan NECA y cuya aprobación y adopción están previstas, respectivamente, para el 70º y 71º período de sesiones del CPMM.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que deberá adoptar la Unión Europea en el 70º y el 71º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en relación con la aprobación y adopción de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL en lo que se refiere a la designación del Mar Báltico y del Mar del Norte como zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NECA) y a la fecha en que surtirá efecto dicha designación

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1, leído en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de impedir, reducir y controlar las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) de los buques, el anexo VI del Convenio MARPOL prevé la posibilidad de designar, a petición de las Partes que tengan un interés común en una zona marítima particular, una zona de control de las emisiones de NO_x (NECA).
- (2) La Organización Marítima Internacional (OMI) debe examinar, aprobar y adoptar las enmiendas necesarias al anexo VI del Convenio MARPOL de forma que la designación propuesta de una zona marítima particular como zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno pueda entrar en vigor y surtir efecto.
- (3) Las Partes en el anexo VI del Convenio MARPOL limítrofes con el Mar del Norte y el Mar Báltico decidieron conjuntamente elaborar dos propuestas para la designación de los mares respectivos como zonas de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno con efectos a partir del 1 de enero de 2021.
- (4) La Comisión para la protección del medio marino del Mar Báltico (o Comisión de Helsinki, abreviada con el acrónimo HELCOM) ha emprendido, en el marco del Convenio de Helsinki sobre la protección del medio marino de la zona del mar Báltico, la labor preparatoria para presentar la solicitud del Mar Báltico como zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno. La reunión de los Jefes de Delegación de HELCOM de 16 de junio de 2016 convino en presentar la propuesta de designación del Mar Báltico como zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno a la consideración del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI en su 70º período de sesiones.
- (5) Los Estados ribereños del Mar del Norte han emprendido a nivel ministerial la labor preparatoria para la presentación de la solicitud de designación del Mar del Norte como zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno.
- (6) El Grupo «Navegación» del Consejo fue informado el 19 de mayo de 2016 y el 29 de junio de 2016 de los proyectos (finales) de propuesta de solicitud de designación del Mar del Norte y del Mar Báltico como zonas de control de las emisiones de óxidos de

nitrógeno que se presentarán a la OMI para su consideración en el 70º período de sesiones del CPMM.

- (7) La aprobación de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL por las que el Mar del Norte y el Mar Báltico se designan zonas de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno está prevista para el 70º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), mientras que su adopción está prevista para el 71º período de sesiones que se celebrará en mayo de 2017.
- (8) La aprobación y adopción por parte del CPMM de la OMI de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL propuestas por las que los mares del Norte y Báltico se designan zonas de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno tendría efectos jurídicos con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE.
- (9) El séptimo Programa de Medio Ambiente¹⁰ confirma el objetivo a largo plazo de la Unión para la política sobre la calidad del aire, a saber, alcanzar unos niveles de calidad del aire tales que no puedan afectar de forma inaceptable ni presentar un peligro para la salud humana o el medio ambiente, y, a tal fin, insta a que se cumplan plenamente la legislación vigente en la Unión sobre calidad del aire y las acciones y los objetivos estratégicos para después de 2020, a que se redoblen esfuerzos en las zonas en las que la población y los ecosistemas están expuestos a niveles elevados de contaminantes atmosféricos y a que se reduzcan los niveles y el depósito de los contaminantes que contribuyan a la acidificación y a la eutrofización, así como el grado de contaminación del aire por ozono, por debajo de las cargas y niveles críticos.
- (10) En 2013, un total de 19 de los 28 Estados miembros registraron superaciones del valor límite anual de dióxido de nitrógeno (NO₂) establecido en la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ en una o varias estaciones de seguimiento. De la población urbana de la UE-28, el 9 % vive en zonas en las que el valor límite anual de la UE y las directrices de calidad del aire de la OMS para el NO₂ se superaron en 2013¹².
- (11) Se sabe que las emisiones de los buques tienen repercusiones en la salud humana, los ecosistemas y la calidad del aire en la Unión como consecuencia de los contaminantes que contienen, tales como los óxidos de nitrógeno (NO_x), los óxidos de azufre (SO_x), el metano (CH₄), las partículas (PM) y el hollín (BC).
- (12) Según la evaluación de impacto que acompaña el Paquete «Aire limpio» para Europa de diciembre de 2013¹³, las emisiones de azufre del transporte marítimo deberán reducirse significativamente como consecuencia de la revisión de la Directiva relativa

¹⁰ Decisión (UE) n.º 386/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2020 «Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta» (DO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

¹¹ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

¹² Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), Informe n.º 5/2015, Informe de 201 sobre la calidad del aire en Europa, 30.11.2015, p.30, p. 40.

¹³ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión n.º 531/2013, Evaluación de impacto que acompaña a la Comunicación de la Comisión «Programa sobre Aire puro para Europa», la propuesta de Directiva sobre la limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas, la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la reducción de las emisiones nacionales de ciertos contaminantes atmosféricos y por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE, la propuesta de Decisión del Consejo relativa a la aceptación de la modificación del Protocolo 1999 del Convenio de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia para luchar contra la acidificación, la eutrofización y el ozono troposférico.

al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo¹⁴, mientras que las partículas y las emisiones de NO_x procedentes de los motores de los buques continuarán afectando a la calidad del aire en la Unión. Las emisiones de NO_x del transporte marítimo internacional en las aguas europeas podrían ser iguales a las de las fuentes terrestres de la Unión a partir de 2020¹⁵.

- (13) La reducción progresiva de la contaminación atmosférica en la Unión descansa sobre las reducciones obtenidas gracias a la normativa contra la contaminación del aire referida a fuentes de sustancias específicas que define los límites de emisiones (NO_x), en particular mediante normas de calidad de los combustibles y de las emisiones de los motores, para varias fuentes estacionarias y móviles de emisiones.
- (14) Si bien la Unión ha establecido normas de calidad de los combustibles para uso marítimo así como obligaciones de seguimiento, información y verificación de las emisiones con el objetivo de proteger y mejorar la calidad del medio ambiente y de la salud humana frente a las emisiones de SO_x y de CO₂ generadas por el transporte marítimo, en la actualidad no existe una normativa específica de la Unión para limitar las emisiones de NO_x del transporte marítimo internacional.
- (15) La Comunicación de la Comisión «Programa "Aire Puro" para Europa»¹⁶ de 2013 subraya que las emisiones del transporte marítimo continuará afectando a la calidad del aire en tierra, y que las reducciones que se efectúen en el sector del transporte marítimo podrían ser rentables. La Comunicación señala asimismo que habida cuenta del carácter internacional del transporte marítimo, en principio debe darse preferencia al desarrollo de políticas a nivel internacional (OMI), como la designación de zonas de control de las emisiones de NO_x y el cumplimiento de las normas de emisión de NO_x ya acordadas por la OMI. Según la evaluación de impacto adjunta, existe un potencial claro en el sector del transporte marítimo para lograr reducciones de las emisiones de NO_x de forma rentable. La designación de NECA en las zonas marítimas de la UE traería beneficios sustanciales para el medio ambiente y la salud.
- (16) La Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ establece que la Comisión y los Estados miembros, cooperarán, según convenga y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 218 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, de forma bilateral y multilateral con terceros países y con las organizaciones internacionales pertinentes, como por ejemplo la Organización Marítima Internacional (OMI), con el fin de sentar mejores bases para facilitar la reducción de las emisiones.
- (17) De lo anterior se deduce que la aprobación y adopción de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL pueden servir para enmarcar la futura elaboración de legislación de la UE en este ámbito.
- (18) Procede adoptar una decisión basada en el artículo 218, apartado 9, del TFUE a fin de establecer la posición de la UE en lo que se refiere a la adopción de esas enmiendas.

¹⁴ 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 (codificación) (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

¹⁵ Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), Informe Técnico n.º 4/2013, The impact of international shipping on European air quality and climate forcing – 14.3.2013, p. 38

¹⁶ COM(2013) 0918 final

¹⁷ Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2011, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos (DO L 309 de 27.11.2001, p. 22).

- (19) Los Estados miembros deben refrendar la adopción de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL propuestas por las que el Mar del Norte y el Mar Báltico se designan zonas de control de las emisiones de NO_x en el 70º período de sesiones del CPMM, que se celebrará en octubre de 2016, así como su posterior aprobación en el 71º período de sesiones del CPMM, que se celebrará en la primavera de 2017.
- (20) La Unión no es miembro de la OMI ni parte contratante en el Convenio MARPOL. Es necesario por tanto que el Consejo autorice a los Estados miembros a que manifiesten la posición de la Unión Europea, así como su consentimiento en quedar vinculados por las enmiendas propuestas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición de la Unión en el 70º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional será la de apoyar la aprobación de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL por las que los mares del Norte y Báltico se designan zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno.
2. Esta posición también será válida en cualesquiera otras reuniones del CPMM de la OMI en el caso de que las enmiendas no se aprobasen en el 70º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino.

Artículo 2

1. La posición de la Unión en el 71º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional será la de aceptar la adopción de las enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL por las que los mares del Norte y Báltico se designan zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno.
2. Esta posición también será válida en cualesquiera otras reuniones del CPMM de la OMI en el caso de que las enmiendas no se aprobasen en el 71º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino.

Artículo 3

1. La posición de la Unión expuesta en los artículos 1 y 2 será expresada por los Estados miembros, que son miembros de la OMI, actuando conjuntamente en el interés de la Unión.
2. Los representantes de la Unión podrán apoyar y aceptar cambios de menor importancia en las enmiendas referidas en los artículos 1 y 2 sin necesidad de una decisión ulterior del Consejo.

Artículo 4

Se autoriza a los Estados miembros para que, en el interés de la Unión, den su consentimiento respecto a quedar vinculados por las enmiendas referidas en los artículos 1 y 2.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente