



Bruselas, 28.9.2020  
COM(2020) 586 final

2020/0271 (NLE)

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**por la que se modifica la Decisión (UE) 2020/721 del Consejo, de 19 de mayo de 2020, para incluir la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional en el 75.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y en el 102.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima en lo relativo a la aprobación de una circular MSC-MEPC.5 sobre el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DE LA PROPUESTA**

La presente propuesta se refiere a una modificación de la Decisión (UE) 2020/721 del Consejo, de 19 de mayo de 2020<sup>1</sup>, en la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 102.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (MSC 102), que se celebrará en Londres del 4 al 11 de noviembre de 2020, y en el 75.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (MEPC 75), que se celebrará ahora en Londres del 16 al 20 de noviembre de 2020, en relación con la adopción prevista de una circular MSC-MEPC.5 sobre el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración.

Contexto de la propuesta

#### **1.1. Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional**

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

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

Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio.

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.

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 y en el anexo VI, que entró en vigor el 18 de mayo de 2005. La Unión no es Parte en el Convenio MARPOL.

#### **1.2. Organización Marítima Internacional**

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

---

<sup>1</sup> Decisión (UE) 2020/721 del Consejo, de 19 de mayo de 2020, relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, en su 75.º período de sesiones, y en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en su 102.º período de sesiones, en lo relativo a la adopción de enmiendas a las reglas 2, 14 y 18 y a los apéndices I y VI del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, a las partes A-1, B, B-1 y B-2 a B-4 del capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación y a la Resolución A.658(16) sobre la utilización y la colocación de materiales retrorreflectantes en los dispositivos de salvamento (DO L 171 de 2.6.2020, p. 1).

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. Desde 1974, la Comisión Europea tiene la condición de observador en la Organización Marítima Internacional. Esto se basa en un Acuerdo de cooperación y colaboración entre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO) y la Comisión de las Comunidades Europeas sobre asuntos de interés común para ambas Partes.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI también está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Estudia todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde el punto de vista de la seguridad, reglas destinadas a evitar abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones en relación con la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigaciones acerca de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI establece el sistema necesario 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 y de sus órganos auxiliares son aprobadas por una mayoría de miembros.

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 de los buques a la atmósfera, 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 establece el sistema necesario 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.

### **1.3. Acto previsto del Comité de Seguridad Marítima de la OMI**

Los días 4 a 11 de noviembre de 2020, durante su 102.º período de sesiones (MSC 102), el Comité de Seguridad Marítima debe aprobar una circular MSC-MEPC.5, que establecerá el modelo de acuerdo que los gobiernos han de utilizar para autorizar a las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre. La circular debe ser aprobada conjuntamente por el Comité de Seguridad Marítima y por el Comité de Protección del Medio Marino.

En 2016, el Comité de Seguridad Marítima aprobó un nuevo resultado del programa de trabajo consistente en revisar y enmendar el modelo de acuerdo para autorizar a

organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración con el fin de adaptarlo a los requisitos del Código para las organizaciones reconocidas (Código OR). El proyecto de modelo de acuerdo se debatió en varios períodos de sesiones del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI y se encuentra ahora pendiente de aprobación por el Comité.

#### **1.4. Acto previsto del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI**

Los días 16 a 20 de noviembre de 2020, durante su 75.º período de sesiones (MEPC 75), el Comité de Protección del Medio Marino debe aprobar la misma circular MSC-MEPC.5, que establecerá el modelo de acuerdo que los gobiernos han de utilizar para autorizar a las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre.

## **2. POSICIÓN QUE SE HA DE ADOPTAR EN NOMBRE DE LA UNIÓN**

### **2.1. Aprobación de la circular MSC-MEPC.5**

Durante el 97.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 97), que tuvo lugar en Londres del 21 al 25 de noviembre de 2016, se aprobó un nuevo resultado consistente en revisar y enmendar el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración (circular MSC.1/710—MEPC.1/307) con el fin de adaptarlo a los requisitos del Código OR. El nuevo resultado se incluyó en el programa bienal para el período 2016-2017 del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI y en el orden del día provisional del 4.º período de sesiones del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III 4), con el objetivo de finalizarlo en el año 2018.

En el III 4, que tuvo lugar en Londres del 25 al 29 de septiembre de 2017, se decidió enmendar el modelo de acuerdo utilizando un documento de la IACS como base y se formó un Grupo de Correspondencia para elaborar el texto. En el III 5, que tuvo lugar en Londres del 24 al 28 de septiembre de 2018, se ultimó el proyecto de modelo de acuerdo y se remitió al 74.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 74) y al 101.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 101) para su aprobación.

En el MEPC 74 se decidió aplazar el examen del proyecto de circular al MEPC 75 debido a limitaciones de tiempo. En el MSC 101 se debatió el proyecto del texto, pero, debido a las fuertes objeciones de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) porque no se habían aceptado sus propuestas de enmiendas sustanciales, se decidió remitir el proyecto, con las enmiendas propuestas por la IACS, al 6.º período de sesiones del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III 6) para su examen. En el III 6, que tuvo lugar en Londres del 1 al 5 de julio de 2019, se revisaron el proyecto de modelo de acuerdo y las propuestas de la IACS. Aunque se aceptaron sus propuestas de cambios de redacción, se rechazaron las propuestas de enmiendas sustanciales. A continuación, el III 6 remitió el proyecto de circular al MEPC 75 y al MSC 102 para su aprobación.

La Unión debe apoyar las enmiendas del modelo de acuerdo de la OMI aprobadas por el III 6. La nueva circular sustituirá las circulares MSC/Circ.710 y MEPC/Circ.307, actualizará el modelo de acuerdo y lo adaptará al Código OR [Resoluciones MSC.349(92) y MEPC.237(65)]. Aumentará la precisión, la transparencia y la rendición de cuentas tanto de la administración del pabellón como de las organizaciones reconocidas a nivel mundial.

## **2.2. Normativa y competencias de la UE en la materia**

El modelo de acuerdo, actualmente establecido en las circulares MSC/Circ.710 y MEPC/Circ.307, está incorporado al Derecho de la Unión mediante la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. El artículo 5 de la Directiva 2009/15/CE dispone lo siguiente:

«1. Los Estados miembros que adopten una decisión con arreglo al artículo 3, apartado 2, establecerán una “relación de trabajo” entre su administración competente y las organizaciones que actúen en su nombre.

2. La relación de trabajo estará regida por un acuerdo formal escrito y no discriminatorio (...) que incluirá, al menos: a) las disposiciones establecidas en el apéndice II de la Resolución A.739(18) de la OMI sobre directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la administración, al tiempo que se inspirará en el anexo, los apéndices y los documentos adjuntos de las circulares MSC/Circ.710 y MEPC/Circ.307 de la OMI sobre el modelo de modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración; [...]».

### **Competencias de la UE**

La sustitución de las circulares MSC/Circ.710 y MEPC/Circ.307 por el proyecto de circular MSC-MEPC.5 afectaría al Derecho de la Unión mediante la aplicación de la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

Por consiguiente, la Unión tiene competencia exclusiva en virtud de la parte final del artículo 3, apartado 2, del TFUE y es, por lo tanto, necesario determinar la posición de la Unión en relación con los actos por los que se adoptan las citadas enmiendas.

## **3. BASE JURÍDICA**

### **3.1. Base jurídica procedimental**

#### *3.1.1. 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 aplicable con independencia de que la Unión sea miembro del organismo o parte en el acuerdo<sup>2</sup>.

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional que regulan el organismo en cuestión. Incluye asimismo aquellos instrumentos que, aunque no tengan fuerza vinculante

---

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

con arreglo al Derecho internacional, influyen de manera determinante en el «contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»<sup>3</sup>.

### *3.1.2. 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.

El acto que han de adoptar el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima de la OMI constituye un acto que surte efectos jurídicos. El acto previsto puede influir de manera determinante en el contenido de la siguiente normativa de la UE:

- Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

Esto se debe a que la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, exige que las administraciones de los Estados miembros, en sus relaciones de trabajo con las organizaciones reconocidas, se rijan por un acuerdo formal escrito y no discriminatorio, que debe inspirarse en el modelo de acuerdo contenido en las circulares MSC 710 y MEPC 307.

Por tanto, la nueva circular que va a sustituir las circulares MSC 710 y MEPC 307 afectaría al Derecho de la Unión mediante la aplicación de la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

El acto previsto no completa ni modifica el marco institucional del acuerdo.

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

## **3.2. Base jurídica sustantiva**

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

### *3.2.2. 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.

---

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

### **3.3. Conclusión**

La base jurídica de la decisión propuesta debe ser el artículo 100, apartado 2, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**por la que se modifica la Decisión (UE) 2020/721 del Consejo, de 19 de mayo de 2020, para incluir la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional en el 75.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino y en el 102.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima en lo relativo a la aprobación de una circular MSC-MEPC.5 sobre el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) La actuación de la Unión en el sector del transporte marítimo debe tener como finalidad proteger el medio marino y la salud humana, y mejorar la seguridad marítima.
- (2) El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) entró en vigor el 17 de marzo de 1958.
- (3) 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. Todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI.
- (4) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 28, letra b), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima 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 OMI.
- (5) Con arreglo al artículo 38, letra a), del Convenio constitutivo de la OMI, 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.
- (6) El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar («Convenio SOLAS») entró en vigor el 25 de mayo de 1980.



- (7) 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.
- (8) El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (el «Convenio MARPOL») entró en vigor el 2 de octubre de 1983.
- (9) 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.
- (10) El Comité de Seguridad Marítima, en su 102.º período de sesiones, que se celebrará del 4 al 11 de noviembre de 2020 («MSC 102»), debe aprobar conjuntamente con el Comité de Protección del Medio Marino una circular MSC-MEPC.5 sobre el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración.
- (11) El Comité de Protección del Medio Marino, en su 75.º período de sesiones, que se celebrará del 16 al 20 de noviembre de 2020 («MEPC 75»), debe aprobar conjuntamente con el MSC 102 una circular MSC-MEPC.5 sobre el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración.
- (12) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el MSC 102, por cuanto la aprobación de la circular MSC-MEPC.5 puede influir de manera decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, concretamente en la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>.
- (13) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el MEPC 75, por cuanto la aprobación de la circular MSC-MEPC.5 puede influir de manera decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, concretamente en la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (14) La aprobación de la circular MSC-MEPC.5, que va a sustituir las circulares MSC/Circ.710 y MEPC/Circ.307, actualizará el modelo de acuerdo y lo adaptará al Código para las organizaciones reconocidas (Código OR) [Resoluciones MSC.349(92) y MEPC.237(65)]. Contribuirá a aumentar la precisión, la transparencia y la rendición de cuentas tanto de la administración del pabellón como de las organizaciones reconocidas a nivel mundial.
- (15) La Decisión (UE) 2020/721 del Consejo, de 19 de mayo de 2020<sup>2</sup>, debe modificarse para incluir una referencia a la aprobación de la circular MSC-MEPC.5.

---

<sup>1</sup> Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

<sup>2</sup> Decisión (UE) 2020/721 del Consejo, de 19 de mayo de 2020, relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, en su 75.º período de sesiones, y en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en su 102.º período de sesiones, en lo relativo a la adopción de enmiendas a las reglas 2, 14 y 18 y a los apéndices I y VI del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, a las partes A-1, B, B-1 y B-2 a B-4 del capítulo II-1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación y a la Resolución A.658(16) sobre la utilización y la colocación de materiales retrorreflectantes en los dispositivos de salvamento (DO L 171 de 2.6.2020, p. 1).

- (16) La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, actuando conjuntamente.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La Decisión (UE) 2020/721 del Consejo se modifica como sigue:

*«Artículo 1*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, en su 75.º período de sesiones, consistirá en apoyar la adopción de las enmiendas a las reglas 2, 14 y 18 y a los apéndices I y VI del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, tal como las recoge el anexo del documento MEPC 75/3 de la OMI, y la aprobación de la circular MSC-MEPC.5, tal como se establece en el anexo 8 del documento III 6/15 de la OMI.

*Artículo 2*

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en su 102.º período de sesiones, será la de aceptar la adopción de las enmiendas:

a) a las partes A-1, B, B-1 y B-2 a B-4 del capítulo II-1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, tal como las recoge el anexo 1 del documento MSC 102/3 de la OMI;

b) a las partes A-1 y B-1 del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación, tal como las recoge el anexo 2 del documento MSC 102/3 de la OMI;

c) a la Resolución A.658(16) sobre la utilización y la colocación de materiales retrorreflectantes en los dispositivos de salvamento;

y la aprobación de la circular MSC-MEPC.5 sobre el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración.».

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente*