



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 17.4.2013  
COM(2013) 212 final

2013/0112 (NLE)

Forslag til

## **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, på den 65. samling af Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, til ændringer af supplement A og B til det internationale certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening, og af tilstandsvurderingsordningen og på den 92. samling af Komitéen for Sikkerhed på Søn til ændringer af den internationale kode for sikker skibsdrift og ændringer af SOLAS, kapitel III, og koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 om adgang til lukkede rum og redningsøvelser**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Dette forslag fra Kommissionen vedrører fastlæggelsen af Unionens holdning i forskellige IMO-organer i forbindelse med følgende:

- vedtagelsen af ændringer af supplement A og B til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening
- vedtagelsen af ændringer af tilstandsvurderingsordningen (resolution MEPC.94(46)) (som følge af vedtagelsen af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe af 2011)
- vedtagelsen af ændringer af den internationale kode for sikker skibsdrift
- vedtagelsen af ændringer af SOLAS, kapitel III, og koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000
- godkendelsen af disse ændringer i overensstemmelse med de respektive bestemmelser i de pågældende konventioner.

#### 1.1. Supplement A og B til det internationale certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening

Tillæggene til IOPP-certifikatet skal foreligge om bord på skibet. Supplement A udstedes til alle skibe på nær olietankskibe, mens supplement B udstedes til olietankskibe. Ændringerne vedrører ophævelse af oplysningskravet i begge dokumenter vedrørende registrering af forbrændingskapaciteten. Denne blev tidligere registreret i begge supplementer som liter/time (l/t). Et senere dokument, resolution MEPC.187(59), bilag 2, indførte en anden målemetode (kapacitet i kW eller kcal/t). Anvendelsen af begge målinger har vist sig at skabe forvirring ved såvel registrering som inspektioner. Endvidere er den første vanskelig at anvende, mens den anden ikke tjener noget praktisk formål. Derfor slettes kravet om registrering af forbrændingskapaciteten fra begge supplementer.

Disse ændringer er fastsat i bilag 13 til MEPC 64/23/Add.1. I MEPC 64-rapporten (MEPC 64/23), punkt 7.32, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MEPC 65.

#### 1.2. Tilstandsvurderingsordningen (resolution MEPC.94(46)): ændringer som følge af vedtagelsen af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe af 2011

Tilstandsvurderingsordningen fastsætter rammerne for en skærpet inspektion af ældre skibe. Det skærpede inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe eller det udvidede synsprogram (ESP) beskriver, hvordan denne skærpede inspektion skal udføres. Tilstandsvurderingsordningen anvender det udvidede synsprogram og henviser derfor til det udvidede synsprogram som et redskab. Nærværende ændring tilpasser tilstandsvurderingsordningen, så den henviser til de seneste retningslinjer for det udvidede synsprogram (2011).

Disse ændringer er fastsat i bilag 16 til MEPC 64/23/Add.1. I MEPC 64-rapporten (MEPC 64/23), punkt 11.13, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MEPC 65.

#### 1.3. Den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden)

Målsætningen med den internationale kode for sikker skibsdrift er at sikre sikkerheden til søs, forebyggelse af tilskadekomst af mennesker eller tab af

menneskeliv, undgåelse af miljøskader, især på havmiljøet samt skader på ejendom. De ændringer, der skal vedtages, er resultatet af et af de mange forslag, som er fremsendt til IMO om dette emne, i dette tilfælde STW 43/10<sup>1</sup>. Ændringerne berører selve ISM-koden og blev fremlagt af de 27 medlemsstater og Europa-Kommissionen for at forbedre kodens effektivitet.

Ændringerne til koden omfatter følgende

Afsnit A, punkt 6 (Ressourcer og personel): indsættelse af en særlig præcisering (nyt punkt 6.2.1) af, at rederiet bør sikre egnet bemanning af skibet efter gældende procedurer, som omfatter samtlige aspekter vedrørende bevaringen af sikre og effektive operationer om bord.

Afsnit A, punkt 12 (Rederiets verifikation, gennemgang og evaluering): indsættelse af en særlig præcisering (nyt punkt 12.2) hvad angår rederiets ejerskab og de forpligtelser og ansvarsområder, som pålægges i henhold til koden, således at når et rederi uddelegerer visse forpligtelser, der vedrører ISM-koden, bærer det stadig det overordnede ansvar og skal med regelmæssige mellemrum kontrollere, hvorvidt de enheder, der har fået delegeret visse ISM-relaterede opgaver, handler i overensstemmelse med ISM-koden.

Fodnoter: Indsættelse af krydshenvisninger til de relevante retningslinjer i koden.

Disse ændringer er fastsat i bilag 22 til MSC 91/22/Add.2. I MSC 91-rapporten (MSC 91/22), punkt 11.9, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MSC 92.

#### **1.4. Ændring af SOLAS, kapitel III, og koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 samt koden for Dynamically Supported Craft af 1978 om adgang til lukkede rum og redningsøvelser**

SOLAS, kapitel III, vedrører redningsmidler og -foranstaltninger. De pågældende ændringer vedrører regel 19 om træning i og simulering af nødsituationer og har til formål at begrænse antallet af dræbte i forbindelse med adgang til lukkede rum ved at kræve, at besætningsmedlemmer, der har ansvaret for adgangen til lukkede rum og redning, skal deltage i en øvelse i adgang til og redning i lukkede rum mindst en gang hver anden måned. Lignende ændringer indsættes i koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 samt i sikkerhedskoden for Dynamically Supported Craft.

Ændringerne vedrørende koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 er fastsat i henholdsvis bilag 30 og 31 til MSC 91/22/Add.2. I MSC 91-rapporten (MSC 91/22), punkt 13.7, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MSC 92.

Ændringerne i sikkerhedskoden for Dynamically Supported Craft (DSC-koden) er fastsat i MSC 92/3/1 om konsekvensændringer til MODU-koderne af 1979, 1989 og 2009 samt DSC-koden af 22. februar 2013 og indført af IMO-sekretariatet. Bilag 4 til MSC 92/3/1 indeholder et udkast til MSC 92-resolutionen til ændring af DSC-koden. I MSC 91-rapporten (MSC 91/22), punkt 13.9, angives det, at ændringerne vil blive vedtaget på MSC 92. I henhold til resolution A.373(X) kan DSC-koden ændres af Komitéen for Sikkerhed på Søen, hvis det er relevant. Denne ændring sker som følge af lignende ændringer i de andre tilhørende koder.

---

<sup>1</sup> STW 43/10 Forbedringer til mere effektiv gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift

## **1.5. Vedtagelse af ændringerne**

### *1.5.1. Vedtagelse af ændringer af supplement A og B til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening og af tilstandsvurderingsordningen*

Disse ændringer blev godkendt på den 64. samling for Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet afholdt den 1.-5. oktober 2012 og fremlægges til vedtagelse på Komitéens 65. samling den 13.-17. maj 2013.

### *1.5.2. Vedtagelse af ændringer af ISM-koden, SOLAS, kapitel III, koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 og sikkerhedskoden for Dynamically Supported Craft.*

Ændringerne af SOLAS, kapitel III, og koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 blev godkendt på den 91. samling for Komitéen for Sikkerhed på Søen afholdt den 26.-30. november 2012 og fremlægges til vedtagelse på Komitéens 92. samling den 12.-20. juni 2013.

Konsekvensændringerne af DSC-koden blev noteret på den 91. samling for Komitéen for Sikkerhed på Søen afholdt den 26.-30. november 2012 og er blevet inkluderet i udkastet til en MSC resolution nævnt af IMO-Sekretariatet i bilag 4 til MSC 92/2/1 og fremlægges til vedtagelse på Komitéens 92. samling den 12.-20. juni 2013.

### *Godkendelse og ikrafttrædelse.*

Når ændringerne er blevet godkendt og vedtaget af den kompetente IMO-komité, vil de blive forelagt de respektive kontraherende parter, for at de kan give deres samtykke til at lade sig binde af de pågældende ændringer.

## **1.6. Relevant EU-lovgivning**

### *1.6.1. Supplement A og B til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening*

Direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol<sup>2</sup> har til formål at bidrage til en kraftig begrænsning af sejladsen i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion med skibe, der ikke lever op til standarderne, ved a) at sikre overholdelsen af international lovgivning og af relevant EU-lovgivning om sikkerhed til søs, om maritim sikring, om beskyttelse af havmiljøet og om leve- og arbejdsvilkår om bord på skibe, b) at opstille fælles kriterier for havnestats kontrol med skibe og c) at gennemføre en havnestatskontrolordning, som er baseret på de inspektioner, der foretages i Fællesskabet og Paris MOU-regionen.

Ændringerne af disse supplementer vil påvirke kravene til inspektion eller en mere detaljeret inspektion som fastsat i artikel 13, stk. 1, i direktiv 2009/16/EF, særlig litra a), i henhold til hvilken:

*"1. Myndighederne sørger i forbindelse med hver indledende inspektion af et skib for, at skibsinspektøren som et minimum:*

*a) kontrollerer de certifikater og dokumenter opført i bilag IV, der skal foreligge om bord i henhold til Fællesskabets maritime lovgivning og konventioner om sikkerhed og sikring".*

Dette certifikat er opført som punkt 7 i bilag IV til direktivet.

---

<sup>2</sup> EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

Ændringerne vil resultere i en forskel på kravene i de supplementer, som havnestatens kontrollører har pligt til at kontrollere i henhold til artikel 13, stk. 1, i direktiv 2009/16/EF. Procedurerne for den skibskontrol, der henvises til i bilag VI i direktivet som "Bilag 1 til Paris-MOU: procedurer for havnestatskontrol" bør også ændres som følge heraf.

1.6.2. *Tilstandsvurderingsordningen (resolution MEPC.94(46)): ændringer som følge af vedtagelsen af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe af 2011*

Forordning (EU) nr. 530/2012<sup>3</sup> om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog har til formål at indføre en fremskyndet indfasningsordning for anvendelsen af kravene om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design i MARPOL 73/78 som defineret i denne forordnings artikel 3 på olietankskibe med enkeltskrog samt at forbyde transport af svære olier til eller fra medlemsstaternes havne i enkeltskrogede olietankskibe.

Denne forordning gør det obligatorisk for enkeltskrogede olietankskibe, der er ældre end 15 år, at anvende IMO's tilstandsvurderingsordning (CAS). Artikel 5 fastsætter, at sådanne tankskibe skal opfylde kravene i tilstandsvurderingsordningen, som i artikel 6 defineres som den tilstandsvurderingsordning, der er vedtaget ved resolution MEPC 94(46) af 27. april 2001 som ændret ved resolution MEPC 99(48) af 11. oktober 2002 og ved resolution MEPC 112(50) af 4. december 2003. Selvom denne kommende ændring ikke er nævnt i definitionen af tilstandsvurderingsordningen i forordningens artikel 6, vil den have retsvirkning, og forordningen bør ajourføres for at tage højde for den nye udvikling på internationalt niveau.

1.6.3. *Den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden)*

Forordning (EF) 336/2006<sup>4</sup> om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring og sikker drift af skibe samt forebyggelse af forurening fra skibe ved at sikre, at rederier, der driver sådanne skibe, opfylder ISM-koden, hvilket kan ske ved:

- a) at de pågældende rederier indfører og gennemfører systemer for skibs- eller landbaseret sikkerhedsstyring og vedligeholder dem korrekt, og
- b) at flag- og havnestaternes administrationer fører kontrol hermed.

Forordning (EU) 336/2006<sup>5</sup> udgør grundlaget for forslaget til ændring af ISM-koden, og vil derfor blive berørt af disse ændringer.

ISM-koden er udover at være fastsat i bilag I til forordningen også defineret i artikel 2, stk. 1, som ajourført. Det fastsættes i artikel 5, at de skibe, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, skal være i overensstemmelse med kravene i Afsnit A i ISM-koden. Ændringerne, der skal vedtages på MSC 92, vil derfor have en direkte retsvirkning for forordningen.

<sup>3</sup> EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3.

<sup>4</sup> EUT L 64 af 4.3.2006, s. 1.

<sup>5</sup> EUT L 64 af 4.3.2006, s. 1.

1.6.4. *Ændringer SOLAS, kapitel III, koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 og koden til Dynamically Supported Craft om adgang til lukkede rum og redningsøvelser*

Direktiv 2009/45/EF<sup>6</sup> om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, som ændret ved direktiv 2010/65/EF, har til formål at indføre et ensartet sikkerhedsniveau for menneskeliv og ejendom på nye og eksisterende passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, for begge skibs- og fartøjskategoriers vedkommende i forbindelse med indenrigsfart, og at fastsætte procedurer for internationale forhandlinger med sigte på harmonisering af reglerne for passagerskibe i udenrigsfart.

I artikel 6, stk. 4, i direktivet anvendes koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 specifikt på højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart. For ældre fartøjer, som koderne for højhastighedsfartøjer ikke finder anvendelse på, anvender direktivet den tidligere kode for Dynamically Supported Craft (artikel 6, stk. 4, litra a), iii)).

Det gælder således for både koder for højhastighedsfartøjer og for koden for Dynamically Supported Craft (DSC), at indførelsen af de nye ændringer til henholdsvis kapitel 18 (operationelle krav) og de tilsvarende ændringer i kapitel 17 (operationelle krav) vil have en direkte retsvirkning for EU-lov.

## 1.7. EU-kompetence

Med henblik på ovennævnte EU-lovgivning, finder Kommissionen, at vedtagelsen af ændringerne af:

- (1) supplement A og B til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening
- (2) tilstandsvurderingsordningen (resolution MEPC.94(46)): ændringer som følge af vedtagelsen af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe af 2011
- (3) den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden) og
- (4) ændringerne af SOLAS, kapitel III, koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 og DSC-koden om adgang til lukkede rum og redningsøvelser

hører under EU's enekompetence, som Unionen har opnået i henhold til artikel 3, stk. 3 TEUF, for så vidt at vedtagelsen af de pågældende internationale instrumenter kan berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde. I den forbindelse vil:

- (1) ændringen af supplement A og B til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening have direkte indflydelse på direktiv 2009/16/EF, da det vil medføre en forskel i kravene i de supplementer, som havnestatskontrollører har pligt til at kontrollere i henhold til det direktivs artikel 13, stk. 1
- (2) ændringen af tilstandsvurderingsordningen (resolution MEPC.94(46)) foregribe og foruddefinere fremtidige ajourføringer af den tilstandsvurderingsordning, som finder anvendelse i henhold til artikel 5 og 6 i forordning 530/2012, for at tage hensyn til den seneste udvikling i procedurerne for det udvidede synsprogram

<sup>6</sup> EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

- (3) ændringerne af den internationale kode for sikker skibsdrift have en direkte indflydelse på udformningen af den kode, der er gennemført ved forordning (EF) 336/2006 og
- (4) ændringerne af SOLAS, kapitel III, koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 og DSC-koden have direkte indflydelse på direktiv 2009/45/EF.

I overensstemmelse med en velkonsolideret retspraksis, også selvom Unionen ikke er medlem af IMO, kan medlemsstaterne ikke påtage sig forpligtelser, som kan forventes at have indflydelse på EU-regler, der er vedtaget med henblik på opfyldelse af traktaterne, medmindre de på forslag af Kommissionen ved en rådsafgørelse bemyndiges hertil. Kravet om tilladelse omfatter derfor enhver sådan forpligtelse uanset formålet med det pågældende internationale instrument.

## **1.8. Konklusion**

Kommissionen foreslår derfor en rådsafgørelse om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, til de i punkt 1.7 ovenfor nævnte spørgsmål, som skal vedtages på henholdsvis den 65. samling af Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og den 92. samling af Komitéen for Sikkerhed på Søen.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, på den 65. samling af Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, til ændringer af supplement A og B til det internationale certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening, og af tilstandsvurderingsordningen og på den 92. samling af Komitéen for Sikkerhed på Søen til ændringer af den internationale kode for sikker skibsdrift og ændringer af SOLAS, kapitel III, og koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 om adgang til lukkede rum og redningsøvelser**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) EU's tiltag inden for søtransport bør have til formål at forbedre sikkerheden til søs.
- (2) Efter godkendelse af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på den 64. samling (MEPC 64, oktober 2012) ventes IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet på den 65. samling den 13.-17. maj 2013 at vedtage ændringer af supplement A og B til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening og af tilstandsvurderingsordningen (resolution MEPC.94(46) (som følge af vedtagelsen af de internationale retningslinjer om et skærpet inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe af 2011).
- (3) Efter godkendelse af IMO's Komité for Sikkerhed på Søen på den 91. samling ventes IMO's Komité for Sikkerhed på Søen at vedtage ændringer af SOLAS, kapitel III, koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 og koden til Dynamically Supported Craft (DSC-koden) på sin 92. samling i juni 2013.
- (4) Når ændringerne til ovennævnte konventioner er vedtaget, vil de af IMO's generalsekretær blive forelagt de respektive kontraherende parter, for at de kan give deres samtykke til at lade sig binde af de pågældende ændringer.
- (5) Ændringerne af supplement A og B til det internationale certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening (IOPP) sletter oplysningskravet vedrørende forbrændingskapaciteten. IOPP-certifikatet er omfattet af punkt 7 i bilag IV til direktiv 2009/16/EF<sup>7</sup> om havnestatskontrol, som et supplement, som direktivets artikel 13, stk. 1, forpligter medlemsstaternes havnestatskontrollører til at kontrollere.
- (6) Ændringerne til tilstandsvurderingsordningen (CAS) for enkeltkrogede olietankskibe ændrer tilstandsvurderingsordningen, så den henviser til det seneste (2011) skærpede inspektionsprogram i forbindelse med bulkskibe og olietankskibe eller det udvidede

---

<sup>7</sup> EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

synsprogram (ESP). Forordning (EU) nr. 530/2012<sup>8</sup> om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog anvender tilstandsvurderingsordningen, jf. artikel 5 og 6.

- (7) Ændringerne til ISM-koden indfører specifikke præciseringer til koden i forhold til overvejelser om egnet bemanning og ansvar for uddelegerede opgaver, der vedrører ISM-koden, såvel som indsættelse af relevante fodnoter. ISM-koden er udover at være fastsat i bilag I til forordning (EF) nr. 336/2006<sup>9</sup> om gennemførelsen af ISM-koden og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 også defineret i artikel 2, stk. 1, som ajourført. Artikel 5 fastsætter, at skibe, der er omfattet af nævnte forordning, skal opfylde kravene i Afsnit A i ISM-koden. Ændringerne, der skal vedtages på MSC 92, vil derfor have direkte retsvirkning for forordningen.
- (8) Ændringerne af SOLAS, kapitel III, og især af koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 såvel som koden for Dynamically Supported Craft indfører med regel 19 i SOLAS, punkt 18 i koderne for højhastighedsfartøjer og kapitel 17 i DSC-koden et krav om redningsøvelser for de besætningsmedlemmer, der har ansvaret for arbejde i lukkede rum. Direktiv 2009/45/EF<sup>10</sup> om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe som ændret ved direktiv 2010/65/EF anvender specifikt koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 på højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart. For ældre fartøjer, hvorpå koderne for højhastighedsfartøjer ikke finder anvendelse, anvender direktivet den forhenværende DSC-kode.
- (9) Førnævnte ændringer, der skal vedtages på MEPC 65 og MSC 92, kan anses for at være en positiv udvikling og bør derfor have Unionens støtte.
- (10) Den Europæiske Union er hverken medlem af IMO eller kontraherende part i ovennævnte konventioner. Det er derfor nødvendigt, at Rådet bemyndiger medlemsstaterne til at udtrykke Unionens holdning i de nævnte IMO-komitéer og give deres samtykke til at lade sig binde af disse ændringer —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

1) På den 65. samling for IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet indtager Unionen en positiv holdning til vedtagelsen af ændringerne af supplement A og B til det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening og til ændringerne af tilstandsvurderingsordningen (MEPC resolution 94(46)) som godkendt af ovennævnte Komité på dens 64. samling som fastsat i bilag 13 og 16 til IMO-dokument MEPC 64/23/Add.1.

2) På den 92. samling for IMO's Komité for Sikkerhed på Søen indtager Unionen en positiv holdning til vedtagelsen af ændringerne af ISM-koden og dens tilhørende retningslinjer og indførelsen af et nyt uddannelseskrav vedrørende redning i lukkede rum i kapitel III til SOLAS-konventionen af 1974, i koderne for højhastighedsfartøjer af 1994 og 2000 og koden for Dynamically Supported Craft som godkendt af komitéen på den 91. samling som fastsat i bilag 22, 30 og 31 i IMO-dokument MSC 91/22/Add.2, såvel som i bilag 4 til IMO-dokument MSC 92/3/1.

Unionens holdning som fastlagt i stk. 1 og 2 i denne artikel fremføres af de medlemsstater, der er medlemmer af IMO, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

<sup>8</sup> EUT L 172 af 30.6.2012, s. 3.

<sup>9</sup> EUT L 64 af 4.3.2006, s. 1.

<sup>10</sup> EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1.

4) Der kan aftales formelle og mindre ændringer af denne holdning, uden at den skal ændres.

*Artikel 2*

Medlemsstaterne bemyndiges til at give deres samtykke til at lade sig binde af de ændringer, der er nævnt i artikel 1, stk. 1 og 2, i overensstemmelse med Unionens interesse.

*Artikel*

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*