

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESDIREKTIV 2014/111/EU**af 17. december 2014****om ændring af direktiv 2009/15/EF for så vidt angår Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) vedtagelse af bestemte koder og dertil knyttede ændringer af visse konventioner og protokoller****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed ⁽¹⁾, særlig artikel 7, stk. 2, andet punktum,efter proceduren for overensstemmelseskontrol i artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 5, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2099/2002 skal medlemsstaterne og Kommissionen samarbejde om at fastlægge en fælles holdning eller fælles tilgang i de kompetente internationale fora for at mindske faren for konflikt mellem Unionens søtransportlovgivning og internationale instrumenter.
- (2) Direktiv 2009/15/EF udgør sammen med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 ⁽³⁾ et sammenhængende stykke lovgivning, der på konsekvent vis regulerer anerkendte organisationers aktiviteter efter de samme principper og definitioner. Det følger af artikel 3, stk. 2, i direktiv 2009/15/EF, at hvis en medlemsstat med hensyn til skibe, der sejler under dens flag, beslutter at bemyndige en organisation til på dens vegne at udføre inspektioner og syn vedrørende myndighedscertifikater, skal den udelukkende overdrage disse opgaver til en anerkendt organisation, hvilket i medfør af direktivets artikel 2, litra g), betyder en organisation, der er anerkendt i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009. Derfor har det regelsæt, på grundlag af hvilket de omhandlede organisationer anerkendes, virkning for begge retsakter.
- (3) Begrebet »internationale konventioner« som defineret i artikel 2, litra d), i direktiv 2009/15/EF henviser til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974 (Solaskonventionen), bortset fra kapitel XI-2 i bilaget dertil, den internationale konvention om lastelinjer af 5. april 1966 (lastelinjekonventionen) og den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 2. november 1973 (Marpolkonventionen), tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende koder af bindende karakter i alle medlemsstater, i den gældende affattelse.
- (4) IMO-forsamlingen vedtog på sin 28. samling en kode til gennemførelse af IMO-instrumenter (III-kode), jf. IMO-resolution A.1070(28) af 4. december 2013, samt ændringer til lastelinjekonventionen med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende III-koden sammen med en dertil hørende flagstatsauditordning, jf. IMO-resolution A.1038(29) af 4. december 2013.
- (5) IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) vedtog på sin 66. samling ændringer af protokollen fra 1978 til Marpolkonventionen, jf. resolution MEPC.246(66) af 4. april 2014, og af protokollen fra 1997 til Marpolkonventionen som ændret ved protokollen fra 1978 i den henseende, jf. resolution MEPC.247(66) af 4. april 2014, med henblik på at gøre III-koden obligatorisk sammen med en dertil hørende flagstatsauditordning.

⁽¹⁾ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47.⁽²⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11).

- (6) IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC) vedtog på sin 93. samling ændringer til Solaskonventionen, jf. resolution MSC.366(93) af 22. maj 2014, og af protokollen fra 1988 til lastelinjekonventionen, jf. resolution MSC.375(93) af 22. maj 2014, med henblik på at gøre III-koden obligatorisk sammen med en dertil hørende flagstatsauditordning.
- (7) På MEPC's 65. samling og MSC's 92. samling blev der vedtaget en IMO-kode for anerkendte organisationer (RO-kode), jf. resolution MSC.349(92) af 21. juni 2013.
- (8) MEPC vedtog på sin 65. samling ændringer af protokollen fra 1978 til Marpolkonventionen med henblik på at gøre RO-koden obligatorisk, jf. resolution MEPC.238(65) af 17. maj 2013.
- (9) MSC vedtog på sin 92. samling ændringer af Solaskonventionen og af protokollen fra 1988 om lastelinjekonventionen med henblik på at gøre RO-koden obligatorisk, jf. resolution MSC.350(92) og MSC.356(92) af 21. juni 2013.
- (10) III-koden og RO-koden forventes derfor at træde i kraft i perioden mellem den 1. januar 2015 og den 1. januar 2018 i overensstemmelse med gældende regler for vedtagelse, ratifikation og ikrafttrædelse af ændringer for hver enkelt berørt konvention.
- (11) Den 13. maj 2013 vedtog Rådet Rådets afgørelse 2013/268/EU om den holdning, der skal indtages på vegne af Den Europæiske Union i den Internationale Søfartsorganisation (IMO) til vedtagelsen af bestemte koder og dertil knyttede ændringer af visse konventioner og protokoller ⁽¹⁾. I henhold til artikel 5 i denne afgørelse bemyndigede Rådet medlemsstaterne til at give deres samtykke til i Unionens interesse og under hensyntagen til erklæringen i bilaget til afgørelsen at lade sig binde af de ændringer, der er omhandlet i betragtning 4-9 i dette direktiv.
- (12) Det anføres i den erklæring, der er vedlagt som bilag til Rådets afgørelse 2013/268/EU, at medlemsstaterne har den holdning, at III-koden og RO-koden indeholder en række minimumskrav, som staterne efter behov kan videreudvikle og forbedre med henblik på at forbedre sikkerheden til søs og beskytte miljøet.
- (13) Det anføres ligeledes, at III-koden og RO-koden ikke kan udlægges således, at den på nogen måde begrænser opfyldelsen af medlemsstaternes forpligtelser i henhold til EU-retten i forbindelse med definitionen af »myndighedscertifikater« og »klassecertifikater«, omfanget af forpligtelser og kriterier, der er fastlagt for anerkendte organisationer, og Europa-Kommissionens pligter med hensyn til anerkendelse og vurdering og eventuel pålæggelse af korrigerende foranstaltninger eller sanktioner for anerkendte organisationer. Det hedder i samme erklæring, at i tilfælde af en IMO-audit vil medlemsstaterne erklære, at kun overholdelsen af de bestemmelser i de relevante internationale konventioner, som medlemsstaterne har accepteret, også under betingelserne i denne erklæring, kontrolleres.
- (14) I Unionens retsorden omfatter anvendelsesområdet for direktiv 2009/15/EF og forordning (EF) nr. 391/2009 henvisninger til »internationale konventioner« som beskrives i betragtning 3. I den henseende indføres ændringer af IMO-konventioner samtidig automatisk i EU-lovgivningen, når de træder i kraft på internationalt niveau, herunder de dertil knyttede koder af bindende karakter, som f.eks. III-koden og RO-koden, som derfor udgør en del af de IMO-instrumenter, der er relevante for anvendelsen af direktiv 2009/15/EF.
- (15) Ændringer til internationale konventioner kan imidlertid udelukkes fra anvendelsesområdet for Unionens søtransportlovgivning i overensstemmelse med proceduren for overensstemmelseskontrol, hvis de opfylder mindst et af de to kriterier, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2099/2002.
- (16) Kommissionen har evalueret ændringerne af IMO-konventionerne i henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002 og fastslået, at der findes en række uoverensstemmelser mellem på den ene side III-koden og RO-koden og på den anden side direktiv 2009/15/EF og forordning (EF) nr. 391/2009.

⁽¹⁾ EUT L 155 af 7.6.2013, s. 3.

- (17) For det første fastlægger III-kodens punkt 16.1 i del 2, en minimumsliste over ressourcer og processer, som flagstaterne skal stille til rådighed, herunder tilvejebringelse af administrative instrukser bl.a. vedrørende klassecertifikater, som flagstaten skal fremlægge som bevis for overholdelse af strukturelle, mekaniske, elektriske og/eller andre krav i en international konvention, som flagstaten er part i, eller overholdelse af et krav i flagstatens nationale lovgivning. Som beskrevet i betragtning 21 nedenfor sonder Unionens lovgivning imidlertid mellem myndighedscertifikater og klassecertifikater. Sidstnævnte er dokumenter af privat karakter og er hverken udstedt af en flagstat eller på en flagstats vegne. Denne bestemmelse i III-koden henviser til Solas, kapitel II-1, del A-1, regel 3-1, der foreskriver, at skibe skal konstrueres, bygges og vedligeholdes i overensstemmelse med de strukturelle, mekaniske og elektriske krav, der er fastsat af et klassifikationselskab, der er anerkendt af myndighederne i henhold til bestemmelserne i regel XI-1/1. 1. Solaskonventionen identificerer klart skibet eller dets retlige repræsentation over for flagstaten som genstand for dette krav. Når en anerkendt organisation handler i sin egenskab af klassifikationselskab udsteder den endvidere klassecertifikater i overensstemmelse med sine egne regler, procedurer, betingelser og private kontraktlige aftaler, som flagstaten ikke er part i. Derfor er bestemmelserne i III-koden i modstrid med sondringen mellem klassifikations- og myndighedsaktiviteter som fastsat i den eksisterende EU-lovgivning.
- (18) For det andet kræves det i III-kodens punkt 18.1 i del 2, at flagstaten "udelukkende for skibe under statens eget flag" sikrer, at en anerkendt organisation har tilstrækkelige tekniske ressourcer samt ledelses- og forskningsressourcer til at udføre de opgaver, den får pålagt. Dette aspekt behandles derimod i EU-lovgivningen som et krav for anerkendelse, jf. kriterie A.3 i bilag I til forordning (EF) nr. 391/2009, og finder anvendelse på hele flåden i den anerkendte organisations klasse, uanset hvilket flag skibene fører. Hvis ovennævnte bestemmelse i III-koden indarbejdes i EU-lovgivningen, vil den begrænse anvendelsen af kriterie A.3 i bilag I i forordning (EF) nr. 391/2009 til udelukkende at omfatte den virksomhed, der udføres af den anerkendte organisation med hensyn til skibe, der fører en medlemsstats flag, hvilket er i modstrid med de nugældende krav.
- (19) For det tredje indfører III-kodens punkt 19 i del 2, et forbud mod, at en flagstat kræver af sine anerkendte organisationer, at de for andre skibe end dem, der fører dens flag, anvender krav bl.a. vedrørende deres klassifikationsregler og andre krav eller procedurer. I henhold til direktiv 2009/15/EF kan medlemsstaterne kun bemyndige en organisation til på deres vegne at udstede myndighedscertifikater for deres respektive flåder, hvis den pågældende organisation er blevet godkendt og kontrolleres i den henseende i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009. Inden for denne ramme skal de anerkendte organisationers relevante aktiviteter som sådan opfylde visse krav vedrørende hele flåden i deres klasse, uanset hvilket flag skibene fører. Det gælder de fleste af de kriterier, der fremgår af bilag I til forordning (EF) nr. 391/2009 samt andre forpligtelser, navnlig forordningens artikel 10, stk. 4. Hvis ovennævnte bestemmelse i III-koden indarbejdes i EU-lovgivningen, vil den begrænse anvendelsen af de eksisterende krav til anerkendelse i forordning (EF) nr. 391/2009, bl.a. hvis der er tale om regler, krav og procedurer, til udelukkende at omfatte den anerkendte organisations virksomhed vedrørende skibe, der fører en medlemsstats flag.
- (20) For det fjerde defineres »anerkendt organisation« i afsnit 1.1. i del 2 i RO-koden som en organisation, der er vurderet af en flagstat, og som opfylder kravene i del 2 i RO-koden. I artikel 2, litra g), i direktiv 2009/15/EF fastslås det derimod, at en anerkendt organisation er en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 391/2009. Baseret på Kommissionens vurdering som nævnt i betragtning 21, 22 og 23 forekommer det, at flere bestemmelser i del 2 i RO-koden er uforenelige med forordning (EF) nr. 391/2009. En anerkendt organisation som defineret i RO-koden vil derfor ikke opfylde alle kravene i forordning (EF) nr. 391/2009 og stemmer derfor ikke overens med definitionen af en anerkendt organisation som fastsat i EU-lovgivningen.
- (21) For det femte defineres »myndighedscertificering og myndighedstjenester« i afsnit 1.3 i del 2 i RO-koden som én kategori af aktiviteter, som en anerkendt organisation har ret til at udføre på flagstatens vegne, herunder udstedelse af certifikater i relation til både myndigheds- og klassifikationskrav. Definitionerne i artikel 2, litra i) og k), i direktiv 2009/15/EF skelner derimod klart mellem »myndighedscertifikater«, som er certifikater, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de internationale konventioner, og »klassecertifikater«, som er et dokument udstedt af en anerkendt organisation i dens egenskab af klassifikationselskab, hvorved det certificeres, at et skib er egnet til en bestemt anvendelse eller drift i overensstemmelse med de regler og procedurer, som den anerkendte organisation har fastlagt og offentliggjort. Det følger heraf, at der i medfør af EU-lovgivningen skal sondres mellem myndighedscertifikater og klassecertifikater, og at de har forskellig karakter. Myndighedscertifikater har nemlig offentlig karakter, mens klassecertifikater har privat karakter, da de udstedes af et klassifikationselskab i overensstemmelse med dets egne regler, procedurer og betingelser. Det følger heraf, at klassecertifikater, som er udstedt af en anerkendt organisation for et skib for at attestere overensstemmelse med klassifikationsregler og procedurer, herunder når en flagstat foretager en kontrol som bevis for overensstemmelse med Solas kapitel II-1, del A-1, regel 3-1, er dokumenter af rent privat karakter, som hverken er et officielt dokument udstedt af en flagstat eller udstedt på en flagstats vegne. I RO-koden anføres det imidlertid systematisk, at »myndighedscertificering og myndighedstjenester« udføres af den anerkendte organisation "på vegne af flagstaten",

hvilket er i modstrid med den retlige sondring i EU-lovgivningen. Uanset denne uoverensstemmelse indebærer denne bestemmelse i RO-koden, hvis den godkendes som standard i EU-lovgivningen, en åbenbar risiko for, at anerkendelseskravene i forordning (EF) nr. 391/2009, som vedrører hele organisationens virksomhed uanset flagstat, ikke længere kan håndhæves i EU. På grund af den forbindelse, der eksisterer mellem de to instrumenter, jf. betragtning 2, er denne risiko også relevant for direktiv 2009/15/EF.

- (22) For det sjette foreskrives der i afsnit 3.9.3.1 i del 2 i RO-koden en mekanisme for samarbejde mellem anerkendte organisationer udelukkende inden for de af flagstaten fastsatte rammer med henblik på eventuelt at standardisere procedurerne for myndighedscertificering og myndighedstjenester for flagstaten. I afsnit 3.9.3.2 i del 2 i samme kode foreskrives en ramme fastsat *“af en flagstat eller en gruppe af flagstater”* til regulering af samarbejdet mellem deres anerkendte organisationer om tekniske og sikkerhedsrelaterede aspekter af *“myndighedscertificering og myndighedstjenester for skibe [...] på vegne af den/de nævnte flagstat/flagstater”*. Derimod reguleres samarbejdet mellem anerkendte organisationer ifølge EU-lovgivningen af artikel 10, stk. 1, i forordning (EF) nr. 391/2009, der kræver, at anerkendte organisationer skal rådføre sig med hinanden med henblik på at sikre ækvivalens mellem og tilstræbe harmonisering af deres regler og procedurer og anvendelsen af disse, og fastsætter en ramme for gensidig anerkendelse af klassecertifikaterne for materialer, udstyr og komponenter i relevante tilfælde. Disse to samarbejdsmekanismer i henhold til artikel 10, stk. 1, vedrører de anerkendte organisationers private virksomhed i deres egen skab af klassifikationsselskab og anvendes derfor uanset flagstat. Hvis samarbejdsmekanismerne i RO-koden indarbejdes i EU-lovgivningen, vil de begrænse anvendelsesområdet for den samarbejdsramme, der er fastsat i forordning (EF) nr. 391/2009, til udelukkende at omfatte den virksomhed, der udføres af de anerkendte organisationer med hensyn til skibe, der fører en medlemsstats flag, hvilket er i modstrid med de nugældende krav.
- (23) For det syvende er afsnit 3.9.3.3 i del 2 i RO-koden identisk med punkt 19 i del 2 i III-koden; derfor er de grunde, der er angivet i betragtning 19, også relevante for denne bestemmelse i RO-koden.
- (24) Hverken III-koden eller RO-koden bør kunne begrænse Unionens muligheder for i overensstemmelse med traktaterne og international ret at fastlægge passende betingelser for udstedelse af anerkendelse til organisationer, der ønsker at blive anerkendt af medlemsstaterne til at udføre skibssyn og certificering af skibe på deres vegne med henblik på at opnå Unionens mål, herunder især for at forbedre sikkerheden på søen og beskytte miljøet.
- (25) Ordningen for gensidig anerkendelse af klassecertifikater for materialer, udstyr og komponenter, jf. artikel 10, stk. 1, i forordning (EF) nr. 391/2009 gælder kun i Unionen for skibe, der fører en medlemsstats flag. Hvad angår udenlandske skibe, træffer de relevante tredjelandflagstater selv beslutning om godkendelse af de relevante certifikater under udøvelse af deres eksklusive kompetence, navnlig inden for rammerne af De Forenede Nationers havretskonvention (UNCLOS).
- (26) På grundlag af sin vurdering har Kommissionen fastlagt, at bestemmelserne i III-koden og i RO-koden som anført i de foregående betragtninger er uforenelige med direktiv 2009/15/EF, eller med forordning (EF) nr. 391/2009 og dermed også direktiv 2009/15/EF på grund af forbindelsen mellem de to instrumenter, jf. betragtning 2, og bør udelukkes fra direktivets anvendelsesområde. Artikel 2, litra d), i direktiv 2009/15/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (27) Da RO-koden træder i kraft den 1. januar 2015, bør dette direktiv træde i kraft så hurtigt som muligt efter datoen for offentliggørelse.
- (28) Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS) har ikke afgivet udtalelse om foranstaltningerne i dette direktiv. Det blev anset for at være nødvendigt med en gennemførelsesretsakt, og formanden forelagde udkastet til en gennemførelsesretsakt for appeludvalget til yderligere drøftelse. Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra appeludvalget —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Artikel 2, litra d), i direktiv 2009/15/EF affattes således:

- »d) »internationale konventioner«: den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974 (Solas 74), bortset fra kapitel XI-2 i bilaget dertil, den internationale konvention om lastelinjer af 5. april 1966 og den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 2. november 1973 (Marpol), tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende koder af bindende karakter i

alle medlemsstater, bortset fra punkt 16.1, 18.1 og 19 i del 2 i koden til gennemførelse af IMO-instrumenter, og afsnit 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 og 3.9.3.3 i del 2 i IMO-koden for anerkendte organisationer, i den gældende affattelse.»Artikel 2

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 31. december 2015 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse bestemmelser fra den 1. januar 2016.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. december 2014.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand