DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1355/2014 DER KOMMISSION

vom 17. Dezember 2014

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 hinsichtlich der Annahme bestimmter Codes und diesbezüglicher Änderungen bestimmter Übereinkommen und Protokolle durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen ([1]), insbesondere Artikel 13 Absatz 2,

in Übereinstimmung mit der Konformitätsprüfung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammen, um gegebenenfalls einen gemeinsamen Standpunkt oder eine gemeinsame Vorgehensweise in den zuständigen internationalen Gremien festzulegen und damit das Risiko einer Kollision zwischen den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über den Seeverkehr und internationalen Instrumente zu verringern.

(2) Die Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) bilden zusammen ein in sich schlüssiges Gesetzespaket, durch das die Tätigkeiten der anerkannten Organisationen nach den gleichen Grundsätzen und Begriffsbestimmungen stimmig geregelt werden. Beschließt ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG bei Schiffen, die unter seiner Flagge fahren, Organisationen zu ermächtigen, Überprüfungen und Besichtigungen im Zusammenhang mit staatlich vorgesehenen Zeugnissen für ihn durchzuführen, so überträgt er diese Aufgaben nur einer anerkannten Organisation, was gemäß Artikel 2 Buchstabe g der genannten Richtlinie bedeutet, dass es sich um eine gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Organisation handelt. Die Vorschriften, aufgrund derer die betreffenden Organisationen anerkannt werden, wirken sich daher auf beide Rechtsakte aus.

(3) Der in Artikel 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) 391/2009 definierte Begriff „internationale Übereinkommen" bezeichnet das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (SOLAS 74) mit Ausnahme des Kapitels XI-2 der Anlage hierzu, das Internationale Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (MARPOL) mit seinen Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden, in allen Mitgliedstaaten rechtlich bindenden Kodizes, in der jeweils geltenden Fassung.

(4) Die IMO hat auf ihrer 28. Vollversammlung mit der IMO-Entschließung A.1070(28) vom 4. Dezember 2013 einen Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (IMO Instruments Implementation Code, III-Code) angenommen; ferner wurden mit der IMO-Entschließung A.1083(28) vom 4. Dezember 2013 Änderungen zum Freibord-Übereinkommen beschlossen, um den III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen.

(5) Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Environment Protection Committee — MEPC) hat auf seiner 66. Sitzung mit seiner Entschließung MEPC.246(66) vom 4. April 2014 Änderungen des Protokolls von 1978 zum MARPOL-Übereinkommen angenommen, sowie mit seiner Entschließung MEPC.247(66) vom 4. April 2014 Änderungen des Protokolls von 1997 zum MARPOL-Übereinkommen in seiner durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung angenommen, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen.

([1]) ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.
([2]) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.
([3]) Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

(6) Der IMO-Schiffssicherheitsausschuss (MSC) verabschiedete auf seiner 93. Sitzung mit seiner Entschließung MSC.366(93) vom 22. Mai 2014 Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und mit seiner Entschließung MSC.375(93) vom 22. Mai 2014 Änderungen des Protokolls von 1988 zum Freibord-Übereinkommen, um dem III-Code sowie einem damit verbundenen Flaggenstaaten-Auditsystem Verbindlichkeit zu verleihen.

(7) Der MEPC verabschiedete auf seiner 65. Sitzung und der MSC auf seiner 92. Sitzung mit seiner Entschließung MSC.349(92) vom 21. Juni 2013 den IMO-Code über anerkannte Organisationen (RO-Code).

(8) Der MEPC billigte auf seiner 65. Sitzung mit seiner Entschließung MEPC.238(65) vom 17. Mai 2013 Änderungen des Protokolls von 1978 zum MARPOL-Übereinkommen, um dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen.

(9) Der MSC billigte auf seiner 92. Sitzung mit seinen Entschließungen MSC.350(92) und MSC.356(92) vom 21. Juni 2013 Änderungen des SOLAS-Übereinkommens sowie des Protokolls von 1988 zum Freibord-Übereinkommen, um dem RO-Code Verbindlichkeit zu verleihen.

(10) Mit dem Inkrafttreten des III-Codes und des RO-Codes ist daher entsprechend den geltenden Regeln für die Annahme, die Ratifizierung und das Inkrafttreten von Änderungen der betreffenden IMO-Übereinkommen im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2015 und dem 1. Januar 2018 zu rechnen.

(11) Der Rat verabschiedete am 13. Mai 2013 den Beschluss 2013/268/EU des Rates [1]. Gemäß Artikel 5 dieses Beschlusses ermächtigte der Rat die Mitgliedstaaten, im Interesse der Union und unter dem Vorbehalt der im Anhang enthaltenen Erklärung ihre Zustimmung zu erklären, durch die in den Erwägungsgründen 4 bis 9 dieser Verordnung genannten Änderungen gebunden zu sein.

(12) In der Erklärung im Anhang zu dem Beschluss 2013/268/EU heißt es, dass die Mitgliedstaaten der Auffassung sind, dass der III-Code und der RO-Code eine Reihe von Mindestanforderungen enthalten, die die Staaten bei Bedarf weiterentwickeln und verbessern können, um die Sicherheit auf See und den Umweltschutz zu verbessern.

(13) Es wird ferner festgestellt, dass der III-Code oder der RO-Code nicht so auszulegen ist, als begrenze oder beschränke er die Erfüllung der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aufgrund des Rechts der Europäischen Union in Bezug auf die Definition der Begriffe „staatlich vorgesehene Zeugnisse“ und „Klassenzeugnisse“, den Umfang der für anerkannte Organisationen festgelegten Verpflichtungen und Kriterien, die Pflichten der Europäischen Kommission in Bezug auf die Anerkennung und Bewertung von anerkannten Organisationen und gegebenenfalls die Verhängung von Korrekturmaßnahmen oder Sanktionen gegen sie. In der Erklärung wird weiter ausgeführt, dass die Mitgliedstaaten im Falle eines IMO-Audits mitteilen, dass nur die Einhaltung solcher Bestimmungen der betreffenden internationalen Übereinkommen geprüft werden, die die Mitgliedstaaten, auch unter den Bedingungen dieser Erklärung, angenommen haben.

(14) In der Rechtsordnung der Union enthalten sowohl der Geltungsbereich der Verordnung 391/2009 als auch der Geltungsbereich der Richtlinie 2009/15/EG Verweise auf „internationale Übereinkommen“, wie in Erwägungsgrund 3 dargelegt. In diesem Rahmen werden Änderungen der IMO-Übereinkommen im Unionsrecht automatisch wirksam, sobald sie auf internationaler Ebene in Kraft treten, einschließlich der damit zusammenhängenden rechtlich bindenden Kodizes wie der III-Code und der RO-Code, die damit zu den für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 relevanten IMO-Instrumenten gehören.

(15) Änderungen internationaler Übereinkommen können jedoch in Übereinstimmung mit der Konformitätsprüfung vom Geltungsbereich des Seeverkehrsrechts der Union ausgeschlossen werden, wenn sie mindestens eines der beiden in Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 genannten Kriterien erfüllen.

(16) Die Kommission bewertete die Änderungen der IMO-Übereinkommen gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 und stellte eine Reihe von Diskrepanzen zwischen dem III-Code und dem RO-Code einerseits und der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 und der Richtlinie 2009/15/EG andererseits fest.

(17) Erstens ist in Teil 2 Absatz 16.1 des III-Codes ein Minimum von Ressourcen und Verfahren vorgesehen, über die die Flaggenstaaten verfügen müssen, einschließlich der Bereitstellung von Verwaltungsanweisungen betreffend unter anderem Klassenzeugnisse, die vom Flaggenstaat als Nachweis dafür verlangt werden, dass die Anforderungen eines internationalen Übereinkommens, dem er beigetreten ist, in Bezug auf bauliche, mechanische,

[1] Beschluss 2013/268/EU des Rates 13. Mai 2013 zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hinsichtlich der Verabschiedung bestimmter Kodizes und damit verbundener Änderungen bestimmter Übereinkommen und Protokolle zu vertreten ist (ABl. L 155 vom 7.6.2013, S. 3).

elektrische und sonstige Aspekte, oder eine Anforderung seiner nationalen Rechtsvorschriften eingehalten werden. Wie jedoch in Erwägungsgrund 21 erläutert, wird im Unionsrecht zwischen staatlich vorgesehenen Zeugnissen und Klassenzeugnissen unterschieden. Letztere sind privatrechtliche Dokumente und werden weder von einem Flaggenstaat noch in seinem Namen ausgestellt. Eigentlich verweist diese Bestimmung des III-Codes auf SOLAS Kapitel II-1 Teil A-1 Regel 3-1, wonach dafür zu sorgen ist, dass Schiffe gemäß den baulichen, mechanischen und elektrischen Vorschriften einer von der Verwaltung nach Regel XI-1/1 anerkannten Klassifikationsgesellschaft entworfen, gebaut und instand gehalten werden. Im SOLAS-Übereinkommen wird ganz eindeutig das Schiff oder dessen rechtliche Vertretung gegenüber dem Flaggenstaat als Gegenstand dieser Anforderung ausgewiesen. Außerdem handelt eine anerkannte Organisation in ihrer Eigenschaft als Klassifikationsgesellschaft bei der Erteilung von Klassenzeugnissen nach ihren eigenen Regeln, Verfahren, Bedingungen und privatwirtschaftlichen Verträgen, bei denen der Flaggenstaat nicht Vertragspartei ist. Folglich widerspricht diese Bestimmung des III-Codes der Unterscheidung zwischen der Ausstellung von staatlichen Zeugnissen und Klassenzeugnissen im Sinne des geltenden EU-Rechts.

(18) Zweitens muss der Flaggenstaat gemäß Teil 2 Absatz 18.1 des III-Code „ausschließlich in Bezug auf die zum Führen seiner Flagge berechtigten Schiffe“ regeln, dass eine anerkannte Organisation über angemessene Ressourcen in Bezug auf Technik-, Management und Forschungskapazitäten verfügt, um die ihr übertragenen Aufgaben wahrnehmen zu können. Im Gegensatz dazu wird dieser Aspekt im Unionsrecht als Anforderung zum Zweck der Anerkennung behandelt, wie Kriterium A.3 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 verdeutlicht, und zwar im Hinblick auf die gesamte Flotte in der Klasse der betreffenden Organisation ohne Unterscheidung aufgrund der Flagge. Sollte die obige Bestimmung des III-Codes in das Unionsrecht aufgenommen werden, würde das Kriterium A.3 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 in Bezug auf die Leistung der anerkannten Organisation ausschließlich auf Schiffe unter der Flagge von Mitgliedstaaten Anwendung finden, was im Widerspruch zu den derzeit geltenden Anforderungen stünde.

(19) Drittens wird durch Teil 2 Absatz 19 des III-Codes einem Flaggenstaat untersagt, seine anerkannten Organisationen zu beauftragen, auf nicht unter seiner Flagge fahrende Schiffe Anforderungen anzuwenden, die unter anderem mit ihren Klassifikationsregeln, -anforderungen oder -verfahren zusammenhängen. Gemäß der Richtlinie 2009/15/EG können Mitgliedstaaten nur dann eine Organisation ermächtigen, in ihrem Auftrag staatliche Zeugnisse für ihre jeweilige Flotte auszustellen, wenn diese Organisation anerkannt ist und zu diesem Zweck gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 überwacht wird. In diesem Rahmen müssen die anerkannten Organisationen als solche bei ihren einschlägigen Tätigkeiten im Zusammenhang mit ihrer klassifizierten Flotte unabhängig von der Flagge bestimmte Anforderungen erfüllen. Dies betrifft die meisten in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 aufgeführten Kriterien sowie weitere Verpflichtungen, insbesondere Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung. Sollte die obige Bestimmung des III-Codes in das Unionsrecht aufgenommen werden, würde das zu einer Einschränkung der Anwendung der geltenden Anerkennungsanforderungen der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 führen, u. a. wenn sie als Vorschriften, Anforderungen und Verfahren für die Leistung der anerkannten Organisation nur in Bezug auf Schiffe unter der Flagge von Mitgliedstaaten anzusehen sind.

(20) Viertens wird in Teil 2 Abschnitt 1.1 des RO-Codes eine „anerkannte Organisation“ als Organisation definiert, die von einem Flaggenstaat bewertet und für konform mit Teil 2 des RO-Codes befunden wurde. Im Gegensatz dazu wird eine anerkannte Organisation in Artikel 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 definiert als „eine gemäß dieser Verordnung anerkannte Organisation“. Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 21 bis 23 dargelegten Bewertung der Kommission ergibt sich, dass mehrere Bestimmungen von Teil 2 des RO-Codes mit der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 unvereinbar sind. Folglich würde eine anerkannte Organisation nach den Anforderungen des RO-Codes nicht alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 erfüllen und würde somit nicht der im Unionsrecht festgelegten Definition von anerkannten Organisationen entsprechen.

(21) Fünftens werden in Abschnitt 1.3 Teil 2 des RO-Codes die staatliche Ausstellung von Zeugnissen und Dienstleistungen in einer Kategorie von Tätigkeiten zusammengefasst, zu deren Wahrnehmung anerkannte Organisationen im Auftrag des Flaggenstaats berechtigt sind, worunter auch die Ausstellung von Zeugnissen fällt, die sich sowohl auf staatliche Vorschriften als auch auf Klassenanforderungen beziehen. Dagegen unterscheiden die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 Buchstaben g und i der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 klar zwischen „staatlich vorgesehenen Zeugnissen“, die von einem Flaggenstaat selbst oder in seinem Auftrag in Einklang mit den internationalen Übereinkommen erteilt werden, und „Klassenzeugnissen“, die von einer anerkannten Organisation ausgestellt werden, um die Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß dem von jener anerkannten Organisation festgelegten und veröffentlichten Vorschriftenwerk zu bestätigen. Folglich sind staatlich vorgesehene Zeugnisse und Klassenzeugnisse nach Unionsrecht unterschiedliche Konzepte mit unterschiedlichen Merkmalen. Während staatlich vorgesehene Zeugnisse dem öffentlichen Recht unterlegen, sind Klassenzeugnisse privatrechtlich geregelt und werden von einer Klassifikationsgesellschaft gemäß deren eigenen Regeln, Verfahren und Bedingungen ausgestellt. Damit haben die von einer anerkannten Organisation für ein Schiff ausgestellten Klassenzeugnisse, mit denen die Einhaltung von Klassifikationsvorschriften und -verfahren bescheinigt wird und die, sofern durch einen Flaggenstaat überprüft, auch als Nachweis für die Einhaltung von Regel 3-1 des SOLAS-Übereinkommens Kapitel II-I Teil A-1 dienen, rein privatrechtlichen Charakter und stellen weder einen hoheitlichen Akt eines Flaggenstaats dar, noch erfolgt ihre Ausstellung im Namen eines Flaggenstaats. Im RO-Code wird jedoch systematisch davon ausgegangen, dass die Ausstellung staatlicher Zeugnisse und die Erbringung von Dienstleistungen im Namen des Flaggenstaats von den anerkannten Organisationen geleistet werden, was der rechtlichen Unterscheidung im Unionsrecht widerspricht. Abgesehen von diesem Widerspruch beinhaltet diese Bestimmung des

RO-Codes bei Übernahme in das Unionsrecht die offenkundige Gefahr, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 unabhängig von der Flagge festgelegten Anforderungen an die Gesamttätigkeit der Organisation in der EU nicht mehr durchgesetzt werden könnten.

(22) Sechstens sieht der RO-Code in Teil 2 Abschnitt 3.9.3.1 einen Mechanismus für die Zusammenarbeit zwischen anerkannten Organisationen vor, die allein auf den vom Flaggenstaat festgelegten Grundlagen erfolgen soll, um die Verfahren für die Ausstellung staatlicher Zeugnisse sowie für die Erbringung von Dienstleistungen im Auftrag des Flaggenstaats in angemessener Weise zu standardisieren. In Teil 2 Abschnitt 3.9.3.2 desselben Codes ist die Festlegung eines Rahmens durch einen Flaggenstaat oder eine Gruppe von Flaggenstaaten zur Regelung der Zusammenarbeit ihrer anerkannten Organisationen in technischen und sicherheitsbezogenen Fragen der Ausstellung staatlicher Zeugnisse und Dienstleistungen im Auftrag des genannten Flaggenstaats/der genannten Flaggenstaaten vorgesehen. Im Unionsrecht wird die Zusammenarbeit zwischen anerkannten Organisationen jedoch durch Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 geregelt, demzufolge sich die anerkannten Organisationen regelmäßig mit der Absicht beraten, die Gleichwertigkeit zu erhalten und mit dem Ziel, die Harmonisierung ihrer Vorschriften und Verfahrensabläufe und deren Umsetzung anzustreben; zudem legen sie, sofern angemessen, die Grundlagen für die gegenseitige Anerkennung von Klassenzeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten fest. Diese beiden in Artikel 10 Absatz 1 festgelegten Verfahren der Zusammenarbeit fallen unter die privatwirtschaftlichen Tätigkeiten der anerkannten Organisationen, die sie in ihrer Eigenschaft als Klassifikationsgesellschaften und damit unabhängig von der Flagge wahrnehmen. Die Übernahme des im RO-Code vorgesehenen Kooperationsmechanismus in das Unionsrecht liefe daher auf eine Einschränkung des in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 festgelegten Kooperationsrahmens hinaus, sodass die Tätigkeiten der anerkannten Organisation auf Schiffe unter der Flagge von Mitgliedstaaten beschränkt würden, was im Widerspruch zu den derzeit geltenden Anforderungen stünde.

(23) Siebtens ist Abschnitt 3.9.3.3 von Teil 2 des RO-Codes identisch mit Absatz 19 von Teil 2 des III-Codes; daher sind die Ausführungen in Erwägungsgrund 19 für diese Bestimmung des RO-Codes gleichermaßen relevant.

(24) Die Union sollte weder durch den Entwurf des III-Codes noch den des RO-Codes in ihren Möglichkeiten eingeschränkt werden, in Einklang mit den Verträgen und mit dem internationalen Recht angemessene Bedingungen für die Anerkennung von Organisationen festzulegen, die die Mitgliedstaaten um die Ermächtigung für die Besichtigung von Schiffen und die Ausstellung von Zeugnissen für Schiffe in ihrem Namen ersuchen, damit die Ziele der Union erreicht werden können, insbesondere die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und des Umweltschutzes.

(25) Das in Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 festgelegte System für die gegenseitige Anerkennung von Klassenzeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten ist in Bezug auf Schiffe unter der Flagge von Mitgliedstaaten nur innerhalb der Union durchsetzbar. Bei Schiffen aus Drittstaaten unterliegt die Anerkennung der einschlägigen Zeugnisse dem Ermessen des jeweiligen Dritt-Flaggenstaats in Ausübung seiner ausschließlichen Rechtshoheit, insbesondere im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS).

(26) Aufgrund ihrer Bewertung kam die Kommission zu dem Schluss, dass die in den Erwägungsgründen aufgeführten Bestimmungen des III-Codes und des RO-Codes mit der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 unvereinbar sind und vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden sollten. Damit sollte auch Artikel 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 entsprechend geändert werden.

(27) Da der RO-Code am 1. Januar 2015 in Kraft tritt, sollte diese Verordnung so bald wie möglich nach dem Datum ihrer Veröffentlichung in Kraft treten.

(28) Der Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) hat zu den in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen keine Stellungnahme abgegeben. Ein Durchführungsrechtsakt wurde als notwendig erachtet, und der Vorsitz hat dem Berufungsausschuss den Entwurf dieses Durchführungsrechtsakts zur weiteren Erörterung übermittelt. Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungsnahme des Berufungsausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 erhält folgende Fassung:

„b) ‚internationale Übereinkommen' das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (SOLAS 74) mit Ausnahme des Kapitels XI-2 der Anlage hierzu, das Internationale Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (MARPOL) mit seinen Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden, in allen Mitgliedstaaten rechtlich bindenden Kodizes, mit Ausnahme der

Absätze 16.1, 18.1 und 19 von Teil 2 des Codes für die Anwendung der IMO-Instrumente und der Abschnitte 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 und 3.9.3.3 von Teil 2 des IMO-Codes für anerkannte Organisationen, in der jeweils geltenden Fassung."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2015.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 17. Dezember 2014

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER