KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1355/2014

av den 17 december 2014

om ändring av förordning (EG) nr 391/2009 vad gäller Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) antagande av vissa koder och tillhörande ändringar av vissa konventioner och protokoll

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg ([1]), särskilt artikel 13.2,

i enlighet med det förfarande för kontroll av överensstämmelse som fastställs i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) ([2]), och

av följande skäl:

(1) I enlighet med artikel 5.1 i förordning (EG) nr 2099/2002 ska medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att i förekommande fall fastställa en gemensam ståndpunkt eller strategi i behöriga internationella forum för att minska risken för en konflikt mellan unionens sjöfartslagstiftning och internationella instrument.

(2) Tillsammans med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG ([3]) utgör förordning (EG) nr 391/2009 en sammanhängande rättsakt där erkända organisationers verksamhet regleras på ett enhetligt sätt enligt samma principer och definitioner. I artikel 3.2 i direktiv 2009/15/EG fastställs att om en medlemsstat beslutar att med avseende på fartyg som seglar under dess flagg bemyndiga en organisation att utföra inspektioner och besiktningar avseende föreskrivna certifikat, ska den anförtro dessa uppgifter endast åt en erkänd organisation vilken enligt artikel 2 g i direktivet är en organisation som har erkänts i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009. Därför påverkas båda rättsakter av de bestämmelser enligt vilka de berörda organisationerna erkänns.

(3) Med termen *internationella konventioner* enligt definitionen i artikel 2 b i förordning (EG) nr 391/2009 avses den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (nedan kallad *Solas-konventionen*) utom kapitel XI-2 i dess bilaga, den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 (nedan kallad *lastlinjekonventionen*) och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (nedan kallad *Marpol-konventionen*), inklusive protokoll och ändringar till dessa, samt därmed förknippade koder av tvingande karaktär i alla medlemsstater, i uppdaterad version.

(4) IMO:s församling antog vid sitt 28:e möte en genomförandekod för IMO-instrument (III-koden), vilket framgår av IMO:s resolution A.1070(28) av den 4 december 2013, samt ändringar av lastlinjekonventionen för att göra III-koden obligatorisk, tillsammans med ett åtföljande system för kontroll av flaggstaterna, vilket anges i IMO:s resolution A.1083(28) av den 4 december 2013.

(5) IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) antog vid sitt 66:e möte ändringar av 1978 års protokoll till Marpol-konventionen, vilket anges i resolution MEPC.246(66) av den 4 april 2014 och 1997 års protokoll till Marpol-konventionen, ändrad genom 1978 års tillhörande protokoll, vilket anges i resolution MEPC.247(66) av den 4 april 2014, för att göra III-koden obligatorisk, tillsammans med ett åtföljande system för kontroll av flaggstaterna.

([1]) EUT L 131, 28.5.2009, s. 11.
([2]) EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47).

(6) IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC) antog vid sitt 93:e möte ändringar av Solas-konventionen, vilket anges i resolution MSC.366(93) av den 22 maj 2014 och 1988 års protokoll till lastlinjekonventionen, vilket anges i resolution MSC.375(93) av den 22 maj 2014, för att göra III-koden obligatorisk, tillsammans med ett åtföljande system för kontroll av flaggstaterna.

(7) Vid det 65:e mötet för kommittén för skydd av den marina miljön och det 92:a mötet för sjösäkerhetskommittén antogs IMO-koden för erkända organisationer (RO-koden), vilket anges i resolution MSC.349(92) av den 21 juni 2013.

(8) Vid sitt 65:e möte antog kommittén för skydd av den marina miljön ändringar av 1978 års protokoll till Marpol-konventionen för att göra RO-koden obligatorisk, vilket anges i resolution MEPC.238(65) av den 17 maj 2013.

(9) Vid sitt 92:a möte antog sjösäkerhetskommittén ändringar av Solas-konventionen och 1988 års protokoll till lastlinjekonventionen för att göra RO-koden obligatorisk, vilket anges i resolutionerna MSC.350(92) och MSC.356(92) av den 21 juni 2013.

(10) III-koden och RO-koden förväntas därför träda i kraft mellan den 1 januari 2015 och den 1 januari 2018 i enlighet med tillämpliga regler för antagande, ratificering och ikraftträdande av ändringar enligt de berörda IMO-konventionerna.

(11) Den 13 maj 2013 antog rådet beslut 2013/268/EU ([1]). I enlighet med artikel 5 i det beslutet bemyndigade rådet medlemsstaterna att ge sitt samtycke till att vara bundna, i unionens intresse och med förbehåll för den förklaring som anges i bilagan till det beslutet, av de ändringar som avses i skäl 4–9 i detta direktiv.

(12) I den förklaring som fogats till rådets beslut 2013/268/EU anges att medlemsstaterna anser att III-koden och RO-koden innehåller ett antal minimikrav för vilka länder kan, beroende på vad som är tillämpligt, utarbeta och förbättra den ökade sjösäkerheten och skyddet av miljön.

(13) Det anges också att ingenting i III-koden eller RO-koden på något sätt ska anses begränsa eller hindra fullgörandet av medlemsstaternas skyldigheter enligt EU:s lagstiftning när det gäller definitionen av ”föreskrivna certifikat” och ”klasscertifikat”, tillämpningsområdet för de skyldigheter och kriterier som fastställts för erkända organisationer och de förpliktelser som åvilar Europeiska kommissionen vid erkännande, bedömning och, i tillämpliga fall, införande av korrigerande åtgärder eller sanktioner för de erkända organisationerna. I samma förklaring anges att vid en IMO-revision kommer medlemsstaterna att göra ett uttalande om att endast överensstämmelsen med bestämmelserna i de relevanta internationella konventioner som medlemsstaterna har godkänt, däribland vad gäller denna förklaring, ska verifieras.

(14) Inom unionens rättsordning innehåller förordning (EG) nr 391/2009 och direktiv 2009/15/EG hänvisningar till de internationella konventioner som beskrivs i skäl 3. Inom denna ram införs ändringar av IMO:s konventioner automatiskt i unionslagstiftningen samtidigt som de träder i kraft på internationell nivå, däribland de tillhörande koder som har tvingande karaktär, som t.ex. III-koden och RO-koden, som därför utgör en del av IMO:s instrument som är relevanta vid tillämpningen av förordning (EG) nr 391/2009.

(15) Ändringar av internationella konventioner kan dock undantas från tillämpningsområdet för EU:s sjöfartslagstiftning enligt förfarandet för kontroll av överensstämmelse om de uppfyller minst ett av de två kriterier som anges i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 2099/2002.

(16) Kommissionen utvärderade ändringarna av IMO-konventionerna i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002 och fastställde att det finns ett antal avvikelser mellan å ena sidan III-koden och RO-koden, samt å andra sidan förordning (EG) nr 391/2009 och direktiv 2009/15/EG.

(17) För det första anges i punkt 16.1 i del 2 i III-koden en minimiförteckning över resurser och processer som flaggstaterna måste fastställa, inklusive administrativa instruktioner som hänför sig bland annat till fartygsklasscertifikat, som krävs av flaggstaten, för att visa överensstämmelse med strukturella, mekaniska, elektriska och/eller

([1]) Rådets beslut 2013/268/EU av den 13 maj 2013 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) i fråga om antagandet av vissa koder och tillhörande ändringar av vissa konventioner och protokoll (EUT L 155, 7.6.2013, s. 3).

andra krav i en internationell konvention som flaggstaten är part i eller med flaggstatens nationella bestämmelser. Såsom anges i skäl 21 nedan skiljer dock unionslagstiftningen mellan föreskrivna certifikat och klasscertifikat. De senare är dokument av privat karaktär och utfärdas varken av en flaggstat eller på en flaggstats vägnar. Denna bestämmelse i III-koden hänvisar i själva verket till Solas-konventionen kapitel II-1 del A-1 regel 3-1 där det anges att fartyg ska utformas, byggas och underhållas i överensstämmelse med de strukturella, mekaniska och elektriska krav som ställs av ett klassificeringssällskap som är erkänt av administrationen i enlighet med bestämmelserna i regel XI-1/1.1. I Solas-konventionen identifieras tydligt fartyget eller dess juridiska ombud gentemot flaggstaten som föremål för detta krav. När en erkänd organisation agerar i egenskap av klassificeringssällskap utfärdar den dessutom fartygsklasscertifikat i enlighet med sina egna bestämmelser, förfaranden, villkor och privata avtalsarrangemang som flaggstaten inte är part i. Därför motsäger denna bestämmelse i III-koden avgränsningen mellan klasscertifikat och föreskrivna certifikat i den befintliga EU-lagstiftningen.

(18) För det andra krävs det i punkt 18.1 i del 2 i III-koden att en flaggstat fastställer ”med avseende enbart på fartyg som har rätt att föra dess flagg”, att en erkänd organisation har tillräckliga resurser i fråga om teknik, ledarskap och forskning för att genomföra de uppgifter som den har anförtrotts. Däremot behandlas denna aspekt enligt unionslagstiftningen som ett krav för erkännande enligt kriterium A.3 i bilaga I till förordning (EG) nr 391/2009, med avseende på hela flottan inom den berörda organisationens klass, utan åtskillnad baserad på flagg. Om denna bestämmelse i III-koden införlivades i unionslagstiftningen, skulle den begränsa tillämpningen av kriterium A.3 i bilaga I till förordning (EG) nr 391/2009 till den erkända organisationens prestationer vad gäller enbart fartyg som för en medlemsstats flagg, i strid med de krav som för närvarande gäller.

(19) För det tredje har det genom punkt 19 i del 2 i III-koden införts ett förbud för flaggstaten att bemyndiga de erkända organisationerna att i fråga om andra fartyg än de som har rätt att föra dess flagg tillämpa krav som avser bland annat deras klassificeringsregler, krav eller förfaranden. Enligt direktiv 2009/15/EG kan medlemsstaterna endast bemyndiga en organisation att agera på deras vägnar vad gäller att utfärda föreskrivna certifikat för deras respektive flotta om organisationen har godkänts och övervakas för detta ändamål i enlighet med förordning (EG) nr 391/2009. Inom denna ram måste de erkända organisationernas relevanta verksamhet uppfylla vissa krav avseende hela den klassade flottan, oberoende av vilken flagg den för. Detta gäller de flesta av de kriterier som anges i bilaga I till förordning (EG) nr 391/2009 samt andra skyldigheter, i synnerhet artikel 10.4 i samma förordning. Om denna bestämmelse i III-koden införlivades i unionslagstiftningen, skulle den begränsa tillämpningen av befintliga krav på erkännande i förordning (EG) nr 391/2009, bland annat om de kan betraktas som regler, krav och förfaranden, till den erkända organisationens prestationer vad gäller enbart fartyg som för en medlemsstats flagg.

(20) För det fjärde definieras en *erkänd organisation* i avsnitt 1.1 i del 2 i RO-koden som en organisation som utvärderats av en flaggstat och anses uppfylla kraven i del 2 i RO-koden. I artikel 2 e i förordning (EG) nr 391/2009 fastställs det däremot att en erkänd organisation är ”en organisation som har erkänts i enlighet med denna förordning”. Mot bakgrund av kommissionens bedömning enligt skälen 21–23 förefaller flera bestämmelser i del 2 i RO-koden vara oförenliga med förordning (EG) nr 391/2009. Följaktligen uppfyller en erkänd organisation enligt definitionen i RO-koden inte alla krav i förordning (EG) nr 391/2009 och kan därför inte uppfylla definitionen av en erkänd organisation enligt unionslagstiftningen.

(21) För det femte definieras *föreskriven certifiering och föreskrivna tjänster* i avsnitt 1.3 i del 2 i RO-koden som en enda kategori av verksamheter som en erkänd organisation har rätt att utföra på flaggstatens vägnar, däribland utfärdande av certifikat som avser både föreskrivna krav och klassificeringskrav. I definitionerna i artikel 2 g och 2 i i förordning (EG) nr 391/2009 görs det däremot en tydlig åtskillnad mellan *föreskrivna certifikat* som är certifikat som utfärdas av en flaggstat eller på dess vägnar i enlighet med internationella konventioner och *klasscertifikat* som är dokument som utfärdas av en erkänd organisation som i egenskap av klassificeringssällskap intygar ett fartygs lämplighet för en viss användning eller tjänst i enlighet med de regler och förfaranden som har fastställts och offentliggjorts av den erkända organisationen. Enligt unionslagstiftningen är föreskrivna certifikat och klasscertifikat alltså separata och av olika karaktär. Föreskrivna certifikat har nämligen offentlig karaktär medan klasscertifikat har privat karaktär eftersom de utfärdas av ett klassificeringssällskap i enlighet med dess egna regler, förfaranden och villkor. Av detta följer att de klassificeringscertifikat som utfärdas av en erkänd organisation för ett fartyg för att intyga överensstämmelse med klassificeringsregler och förfaranden, bland annat vid kontroll av en flaggstat som bevis för överensstämmelse med Solas-konventionen kapitel II-I del A-1 regel 3-1 är dokument av rent privat natur som varken är en flaggstats handlingar eller handlingar som utförs på en flaggstats vägnar. I RO-koden anges det dock systematiskt att ”föreskriven certifiering och föreskrivna tjänster” utförs av den erkända organisationen ”på uppdrag av flaggstaten” vilket motsäger den rättsliga åtskillnaden i unionslagstiftningen.

Oberoende av denna motstridighet medför denna bestämmelse i RO-koden, om den godtas som norm i unionslagstiftningen, en uppenbar risk för att kraven på erkännande som anges i förordning (EG) nr 391/2009, och som hänför sig till hela organisationens verksamhet oberoende av flaggstat, inte längre kan genomföras inom EU.

(22) För det sjätte föreskrivs det i avsnitt 3.9.3.1 i del 2 i RO-koden en mekanism för samarbete mellan erkända organisationer inom den enda ram som fastställts av flaggstaten för att vid behov standardisera de förfaranden som avser föreskriven certifiering och föreskrivna tjänster för flaggstaten. I avsnitt 3.9.3.2 i del 2 i samma kod fastställs en ram av en flaggstat eller en grupp av flaggstater för att reglera samarbetet mellan deras erkända organisationer vad gäller tekniska och säkerhetsrelaterade aspekter av ”föreskriven certifiering och föreskrivna tjänster av fartyg […] på den/de nämnda flaggstatens/-staternas vägnar”. Däremot regleras samarbetet mellan erkända organisationer enligt unionslagstiftningen i artikel 10.1 i förordning (EG) nr 391/2009 som kräver att erkända organisationer regelbundet samråder med varandra för att bevara likvärdigheten mellan och uppnå harmonisering av sina regler och förfaranden och tillämpningen av dessa, och fastställer en ram för ömsesidigt erkännande i lämpliga fall av klasscertifikat för material, utrustning och komponenter. Dessa två samarbetsförfaranden enligt artikel 10.1 hänför sig till de erkända organisationernas privata verksamhet, i deras egenskap av klassificeringssällskap, och tillämpas därför utan åtskillnad baserad på flagg. Om samarbetsmekanismerna i RO-koden införlivades i unionslagstiftningen, skulle de begränsa tillämpningsområdet för den samarbetsram som fastställs i förordning (EG) nr 391/2009 till den verksamhet som utförs av de erkända organisationerna vilken avser enbart fartyg som för en medlemsstats flagg, i strid med de krav som för närvarande gäller.

(23) För det sjunde är avsnitt 3.9.3.3 i del 2 i RO-koden identiskt med punkt 19 i del 2 i III-koden. De beaktanden som görs i skäl 19 gäller därför även för denna bestämmelse i RO-koden.

(24) Ingenting i vare sig III-koden eller RO-koden bör inskränka unionens förmåga att fastställa, i enlighet med fördragen och internationell rätt, lämpliga villkor för erkännande av organisationer som önskar bemyndigas av medlemsstaterna att utföra fartygsrevisioner och certifieringsverksamhet på deras vägnar, i syfte att uppnå unionens mål och särskilt för att öka sjösäkerheten och skyddet av miljön.

(25) Systemet för ömsesidigt erkännande av klasscertifikat för material, utrustning och komponenter enligt artikel 10.1 i förordning (EG) nr 391/2009 är endast giltigt inom unionen med avseende på fartyg som för en medlemsstats flagg. Vad beträffar utländska fartyg beslutar de relevanta tredjeländerna som är flaggstater själva om godkännandet av sådana certifikat när de utövar sin exklusiva behörighet, särskilt enligt Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos).

(26) På grundval av sin utvärdering har kommissionen fastställt att de bestämmelser i III-koden och RO-koden som avses i föregående skäl är oförenliga med förordning (EG) nr 391/2009 och bör uteslutas från förordningens tillämpningsområde. Artikel 2 b i förordning (EG) nr 391/2009 bör därför ändras i enlighet med detta.

(27) Eftersom RO-koden träder i kraft den 1 januari 2015 bör denna förordning träda i kraft så snart som möjligt efter dagen för offentliggörandet.

(28) Kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) har inte avgett något yttrande om de åtgärder som föreskrivs i denna förordning. En genomförandeakt ansågs vara nödvändig och ordföranden lämnade utkastet till genomförandeakt till omprövningskommittén för ytterligare överläggningar. De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från omprövningskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Artikel 2 b i förordning (EG) nr 391/2009 ska ersättas med följande:

”b) *internationella konventioner*: den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss av den 1 november 1974 (Solas 74) utom kapitel XI-2 i dess bilaga, den internationella lastlinjekonventionen av den 5 april 1966 och den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (Marpol), inklusive protokoll och ändringar till dessa samt därmed förknippade koder av tvingande karaktär i alla medlemsstater, utom punkterna 16.1, 18.1 och 19 i del 2 i genomförandekoden för IMO-instrument samt

avsnitt 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 och 3.9.3.3 i del 2 i IMO-koden för erkända organisationer, i uppdaterad lydelse.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2015.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 17 december 2014.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande