



Bruxelles, den 16.4.2013
COM(2013) 208 final

2013/0111 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

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 konventioner

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Dette forslag fra Kommissionen vedrører fastlæggelse af Unionens holdning i forskellige IMO-organer med hensyn til følgende:

- (a) vedtagelsen af en kode til gennemførelse af IMO-instrumenter (i det følgende benævnt III-koden)
- (b) vedtagelsen af en IMO-kode om anerkendte organisationer (i det følgende benævnt RO-koden)
- (c) vedtagelsen af ændringer til bestemte internationale konventioner
- (d) accepten af disse ændringer i overensstemmelse med de respektive bestemmelser i de pågældende konventioner.

1.1. III-koden

Udkastet til III-koden har til formål at forbedre sikkerheden til søs og beskyttelsen af havmiljøet og at støtte medlemsstaterne i gennemførelsen af følgende instrumenter:

- den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen med ændringer (SOLAS 1974) og dennes protokol af 1988
- den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved dertilhørende protokoller af 1978 og 1997 med ændringer (MARPOL 73/78)
- konventionen af 1972 om internationale søvejsregler med ændringer (COLREG 1972)
- den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (LL 1966) og dennes protokol af 1988
- den internationale konvention af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold med ændringer (STCW)
- den internationale konvention af 1969 om måling af skibe (TONNAGE 1969)

Koden indeholder både obligatoriske bestemmelser og anbefalinger, der vedrører de aspekter, som anses for nødvendige for, at en kontraherende part kan opnå den fulde virkning af bestemmelserne i de relevante internationale instrumenter, som den er en kontraherende part i. Følgende områder er omfattet:

- flagstater, kyststater og havnestater: almindelige bestemmelser om gennemførelsesstrategi, omfang, indledende foranstaltninger, kommunikation, registrering og forbedring

- flagstater: gennemførelse, delegering af beføjelser, håndhævelse, flagstatsinspektører, flagstatsundersøgelser, evaluering og revision
- kyststater: gennemførelse, håndhævelse, evaluering og revision
- havnestater: gennemførelse, håndhævelse, evaluering og revision.

1.2. RO-koden

Udkastet til RO-koden har til formål at give flagstaterne en standard til vurdering og bemyndigelse af anerkendte organisationer og værktøjer til et konsistent og effektivt tilsyn med anerkendte organisationer samt at præcisere de ansvarsområder, der hører under de bemyndigede anerkendte organisationer og omfanget af denne bemyndigelse.

Dette gælder for følgende instrumenter:

- den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen med ændringer (SOLAS 1974)
- protokollen af 1978 til den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe
- protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer.

Koden omfatter alle organisationer, der er kommet i betragtning til at blive anerkendt, eller som er anerkendt af en flagstat, til på dennes vegne at udføre myndighedscertificering og myndighedstjenester i henhold til obligatoriske IMO-instrumenter og national lovgivning, og alle flagstater, der har til hensigt at udstede denne anerkendelse.

Koden indeholder obligatoriske bestemmelser vedrørende delegering af beføjelser og kommunikation. Den fastlægger:

- de obligatoriske krav, som en organisation skal opfylde for at blive anerkendt som en flagstat
- de obligatoriske krav, som en anerkendt organisation skal opfylde, når den udfører myndighedscertificering og myndighedstjenester på vegne af de flagstater, der har bemyndiget den
- de obligatoriske krav, som flagstater skal overholde, når de bemyndiger en anerkendt organisation
- retningslinjer for flagstaternes tilsyn med anerkendte organisationer.

1.3. Vedtagelse af koderne

1.3.1. Vedtagelse af III-koden

III-koden er nu blevet godkendt på det 64. møde i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 64, oktober 2012) og på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 91, november 2012) og forventes vedtaget på den 28. IMO-forsamling i december 2013.

1.3.2. Vedtagelse af RO-koden

RO-koden er nu blevet godkendt på det 64. møde i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 64, oktober 2012) og på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 91, november 2012) og forventes vedtaget af disse komitéer i maj og juni 2013 på deres henholdsvis 65. og 92. møder.

1.4. Ændring af de relevante internationale konventioner

1.4.1. Vedtagelse af ændringer vedrørende III-koden

IMO's komité til Beskyttelse af Havmiljøet godkendte på sit 64. møde ændringer af protokollerne af 1978 og 1997 til MARPOL-konventionen med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende III-koden og en dermed forbundet flagstatsauditordning. Komitéen forventes at vedtage disse ændringer på sit 66. møde i 2014.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen godkendte på sit 91. møde ændringer af protokollerne af 1988 og 1997 til SOLAS-konventionen og af protokollen af 1988 til lastelinjekonventionen med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende III-koden og en dermed forbundet flagstatsauditordning. På Komitéens 92. møde, som efter planen finder sted i juni 2013, forventes den at godkende ændringer af STCW-konventionen med samme formål for øje. Komitéen forventes at vedtage ændringerne i dette afsnit på sit 93. møde i 2014.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen godkendte på sit 91. møde ændringer af lastelinje-, COLREG- og Tonnage-konventionen med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende den nævnte kode og en dermed forbundet flagstatsauditordning og med henblik på behandling og vedtagelse på den 28. IMO-forsamling.

1.4.2. Vedtagelse af ændringer vedrørende RO-koden

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet godkendte på sit 64. møde ændringer af protokollen af 1978 til MARPOL-konventionen med henblik på at gøre RO-koden obligatorisk. Komitéen forventes at vedtage disse ændringer på sit 65. møde, som efter planen finder sted i maj 2013.

IMO's Komité for Sikkerhed på Søen godkendte ved sit 91. møde ændringer af SOLAS-konventionen og protokollen af 1988 til lastelinjekonventionen med henblik på at gøre RO-koden obligatorisk. Komitéen forventes at vedtage disse ændringer på sit 92. møde.

1.4.3. Accept og ikrafttræden. Forbehold

Når de er blevet godkendt og vedtaget af den relevante kompetente IMO-komité eller af forsamlingen, vil ændringerne af de ovennævnte konventioner blive meddelt de respektive kontraherende parter, med henblik på at de kan give deres stiltiende eller udtrykkelige accept af at være bundet af de nævnte ændringer i henhold til de relevante bestemmelser i konventionerne.

Ingen af de ovennævnte konventioner indeholder klausuler, der forhindrer formuleringen af forbehold vedrørende ændringer.

1.4.4. Oversigtstabel

En oversigtstabel over de ovenstående skridt er gengivet nedenfor for at give et bedre overblik:

Kode eller konvention	Godkendelse	Forventet vedtagelse	Type accept	Cirkulationsperiode	Forventet accept	Ændringernes forventede ikrafttræden
III-koden	MEPC ¹ 64, oktober 2012 MSC ² 91, november 2012	28. IMO- forsamling, december 2013	-/-	-/-	-/-	-/-
Lastelinjekonventionen af 1966 (III-koden)	MSC 91, november 2012	28. IMO- forsamling, december 2013	Enstemmig og stiltiende eller ----- 2/3 flertal og eksplicit	3 år. ----- På grundlag opnåelse af tilstrækkeligt mange udtrykkelige accepter	1/1/2017	1/1/2018 ³ ----- En dato 12 måneder efter, at det nødvendige antal accepter er modtaget
Tonnagekonventionen af 1969 (III-koden)	MSC 91, november 2012	28. IMO- forsamling, december 2013	Enstemmig og stiltiende eller ----- 2/3 flertal og eksplicit	2 år ----- På grundlag opnåelse af tilstrækkeligt mange udtrykkelige accepter	1/1/2016	1/1/2017 ⁴ ----- En dato 12 måneder efter, at det nødvendige antal accepter er modtaget

¹ IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet

² IMO's Komité for Sikkerhed på Søn

³ Eller 12 måneder efter, at der er opnået tilstrækkeligt mange udtrykkelige accepter.

⁴ Eller 12 måneder efter, at der er opnået tilstrækkeligt mange udtrykkelige accepter.

Kode eller konvention	Godkendelse	Forventet vedtagelse	Type accept	Cirkulationsperiode	Forventet accept	Ændringernes forventede ikrafttræden
Søvejsreglerne (III-koden)	MSC 91, november 2012	28. IMO-forsamling, december 2013	2/3 flertal Stiltiende	18 måneder	1/7/2015	1/1/2016
RO-koden	MEPC 64, oktober 2012 MSC 91, november 2012	MEPC 65, maj 2013 MSC 92, juni 2013	-/-	-/-	-/-	-/-
MARPOL-protokollen af 1978 (RO-koden)	MEPC 64, oktober 2012	MEPC 65, maj 2013	2/3 flertal Stiltiende	≥10 måneder	1/4/2014	1/10/2014

Kode eller konvention	Godkendelse	Forventet vedtagelse	Type accept	Cirkulationsperiode	Forventet accept	Ændringernes forventede ikrafttræden
SOLAS-konventionen og lastelinjeprotokollen af 1988 (RO-koden)	MSC 91, november 2012	MSC 92, juni 2013	2/3 flertal Stiltiende	≥1 år	1/7/2014	1/1/2015
MARPOL-protokollerne af 1978/1997 (III-koden)	MEPC 64, oktober 2012	MEPC 66, marts 2014	2/3 flertal Stiltiende	≥10 måneder	1/2/2015 ⁵	1/8/2015 ⁶
SOLAS-konventionen og lastelinjeprotokollen af 1988 (III-koden)	MSC 91, november 2012	MSC 93, maj 2014	2/3 flertal Stiltiende	≥1 år	1/7/2015	1/1/2016

⁵ Fristen for accept forlænges muligvis til den 1. juli 2015 med henblik på at harmonisere med den samtidige ændring af SOLAS-, lastelinje- og STCW-konventionen.

⁶ Ikrafttrædelsesfristen forlænges muligvis til den 1. januar 2016 med henblik på at harmonisere med den samtidige ændring af SOLAS-, lastelinje- og STCW-konventionen.

Kode eller konvention	Godkendelse	Forventet vedtagelse	Type accept	Cirkulationsperiode	Forventet accept	Ændringernes forventede ikrafttræden
STCW-konventionen og del A af STCW-koden (III-koden)	MSC 92, juni 2013	MSC 93, maj 2014	2/3 flertal Stiltiende	≥1 år	1/7/2015	1/1/2016

1.5. Relevant EU-lovgivning

1.5.1. Direktiv 2009/15/EF.

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 dermed⁷ (i det følgende benævnt direktivet) ophævede og erstattede delvist Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed⁸.

Direktivet omhandler forholdet mellem medlemsstaterne og de anerkendte organisationer, som de bemyndiger til at udføre myndighedsopgaver på deres vegne.

1.5.2. Forordning 391/2009.

Forordning (EF) nr. 391/2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe⁹ (i det følgende benævnt "forordningen") ændrede og erstattede det tidligere system for godkendelse og vurdering af klassifikationselskaber fastlagt ved Rådets direktiv 94/57/EF.

I forordningen fastlægges en række kriterier og forpligtelser, som en organisation skal overholde for at opnå og fastholde sin EU-ankendelse. Disse krav vedrører både myndigheds- og klassifikationsopgaver og er fastlagt¹⁰ i artikel 8, stk. 4, og artikel 9, 10 og 11 samt i bilag I til forordningen.

Forordningens krav har det specifikke formål at øge skibenes sikkerhed og forhindre forurening fra alle skibe i de pågældende organisationers registre¹¹. De er formuleret i generelle vendinger og skelner ikke mellem de førte flag.

Forordningen omhandler også udstedelse og tilbagekaldelse af EU-ankendelse, foreskriver, at Kommissionen foretager en periodisk vurdering af anerkendte organisationer og fastlægger et system af sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse af reglerne.

1.5.3. Direktiv 2009/21/EF

I direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater¹², som også var en del af den tredje lovgivningspakke om sikkerhed på søen, fastlægges en række forpligtelser for medlemsstaterne som flagstater. Deriblandt er en særlig forpligtelse for medlemsstaterne til at træffe de nødvendige foranstaltninger til en IMO-audit af deres administration mindst én gang hvert syvende år. Denne artikel udløber imidlertid "*senest den 17. juni 2017 eller tidligere, således som fastsat af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 10, stk. 2, hvis en obligatorisk IMO-audit for medlemsstaterne er trådt i kraft*".

⁷ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47.

⁸ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

⁹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11.

¹⁰ Artikel 3, stk. 1.

¹¹ Betragtning 13.

¹² EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

1.5.4. Direktiv 2008/106/EF

I direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv¹³ fastlægges bl.a. et minimumsuddannelsesniveau for søfartserhvervet i Unionen på baggrund af STCW-konventionen og de dermed forbundne retningslinjer samt bestemmelser om minimumshvileperioder for vagtpersonale i overensstemmelse med samme konvention.

I direktiv 2008/106/EF fastlægges også en række specifikke forpligtelser for medlemsstaterne som flag- og havnestater, f.eks.: a) procedurer og fælles kriterier for medlemsstaternes anerkendelse af beviser, der er udstedt af tredjelande, som bygger på de krav til uddannelse og udstedelse af beviser, som findes i STCW-konventionen, b) kriterier for undervisningsinstitutioner, uddannelsesprogrammer og kurser vedrørende søfarten, c) bestemmelser om havnemyndigheder og havnestaters kontrol af skibe og d) bestemmelser om medlemsstaternes håndhævelse af bestemmelserne, herunder forebyggelse af svingagtig adfærd og et sanktionssystem.

1.6. EU-kompetence

På baggrund af ovennævnte relevante EU-lovgivning finder Kommissionen, at vedtagelsen af udkastet til III-koden og RO-koden samt de tilsvarende ændringer af de i afsnit 1.1. og 1.2 ovenfor omhandlede konventioner hører under EU's enekompetence, som tilfalder Unionen i medfør af TEUF's artikel 3, stk. 2, for så vidt som vedtagelsen af de pågældende internationale instrumenter kan berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde. I den forbindelse gælder følgende:

1. Det er hensigten, at udkastet til III-koden skal erstatte resolution A.973 (24), som indeholder den nuværende kode for gennemførelse af de obligatoriske IMO-instrumenter, der erstattede forsamlingens resolution A.847 (20), og som medlemsstaterne er forpligtede til at anvende i medfør af artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/15/EF.
2. RO-kodens område er underlagt omfattende regler ved ovennævnte direktiv og ved forordning (EF) nr. 391/2009, enten direkte eller ved henvisning til en række IMO-resolutioner.
3. Artikel 7, stk. 2, første afsnit, i direktiv 2009/15/EF foreskriver følgende: "Når der vedtages nye instrumenter eller protokoller til de internationale konventioner, der er omhandlet i artikel 2, litra d), fastlægger Rådet på forslag af Kommissionen og under hensyntagen til medlemsstaternes parlamentariske procedurer og de relevante procedurer inden for IMO, de nærmere regler for ratificering af disse nye instrumenter eller protokoller, idet det påser, at reglerne anvendes ensartet og samtidig i medlemsstaterne".
4. "Internationale konventioner" defineres i både i direktiv 2009/15/EF (artikel 2, litra d) og i forordning (EF) nr. 391/2009 (artikel 2, litra b) således, at de omfatter SOLAS-, MARPOL- og lastelinjekonventionen, tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende koder af bindende karakter i alle medlemsstater, i den gældende affattelse.

¹³ EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33. Senest ændret ved direktiv 2012/35/EU.

5. Direktiv 2008/106/EF indeholder omfattende bestemmelser om medlemsstaternes forpligtelser som flag- og havnestater under STCW-konventionen.

I overensstemmelse med en veletableret retspraksis, og på trods af at Unionen ikke er medlem af IMO, er medlemsstaterne ikke bemyndiget til at påtage sig forpligtelser, der kan påvirke EU-regler vedtaget for at gennemføre traktaternes mål, medmindre de bemyndiges hertil ved Rådets afgørelse på forslag af Kommissionen. Kravet om bemyndigelse i forbindelse med alle sådanne forpligtelser gælder derfor uanset genstanden for de pågældende internationale instrumenter.

1.7. Områder, hvor der er konflikter mellem Udkastene til IMO-koderne og EU-lovgivningen

Kommissionen anser koderne for at være i overensstemmelse med EU-lovgivningen med undtagelse af følgende områder:

1.7.1. Udkastet til III-koden

1.7.1.1. Klasse- og myndighedscertifikater

Kodens afsnit 16, del 2, fastlægger et minimumsliste over ressourcer og processer, som flagstaterne skal etablere med henblik på at administrere et program for sikkerhed og miljøbeskyttelse. Ifølge punkt 1 i dette afsnit, skal denne liste indeholde "*administrative instrukser om gennemførelse af gældende internationale forskrifter og udarbejdelse og formidling af eventuelt påkrævede nationale fortolkningsbestemmelser, herunder certifikater, som er udstedt af et klassifikationsselskab, der anerkendes af flagstaten i overensstemmelse med SOLAS' regel XI-1/1, og som kræves af flagstaten med henblik på at dokumentere overholdelse af strukturelle, mekaniske, elektriske og/eller andre krav i en international konvention, som flagstaten er part i eller et krav i flagstatens nationale lovgivning*".

I forordning (EF) nr. 391/2009 og direktiv 2009/15/EF defineres to typer certifikater, som kan udstedes af klassifikationsselskaber, nemlig "myndighedscertifikater", som er certifikater, der udstedes af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de internationale konventioner, og "klassecertifikater", som er dokumenter, der udstedes af en anerkendt organisation, 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.

I modsætning til disse bestemmelser synes afsnit 16 i udkastet til III-koden at forudsætte, at alle certifikater, der er udstedt af klassifikationsselskaber, er udstedt på flagstatens foranledning, og at de derfor skal overholde denne stats administrative instrukser. Derved forstås også det, som i EU betragtes som klasseopgaver og -certifikater, især dem der kræves som dokumentation for overensstemmelse med SOLAS kap. II-I, del A-1, reg. 3-1¹⁴; men disse handlinger vil fortsat blive udført af de anerkendte organisationer og nyder derfor ikke den beskyttelse, som en statslig akt ville medføre. Der er derfor en risiko for, at kravene i ovennævnte forordning vedrørende klassifikationsopgaver og -certifikater eller foranstaltninger, der er truffet for at sikre gennemførelsen af disse krav, anfægtes uretmæssigt af tredjestater eller af de anerkendte organisationer selv på baggrund af forskellige administrative instrukser fra staterne.

¹⁴ Se afsnit 1.7.1.4 nedenfor.

1.7.1.2. Bemyndigelse af anerkendte organisationer

Ifølge indledningen til afsnit 18 i del 2 i udkastet til III-koden gælder følgende: *"En flagstat, der bemyndiger en anerkendt organisation til på dens vegne at gennemføre syn, inspektioner og audit, udstedelse af certifikater og dokumenter, mærkning af skibe og andet myndighedsarbejde, som kræves i henhold til Organisationens konventioner eller flagstatens nationale lovgivning, skal fastlægge regler for sådanne bemyndigelser i overensstemmelse med de gældende krav i de obligatoriske internationale instrumenter. Dette gælder udelukkende skibe under statens eget flag [...]"*.

I henhold til forordning (EF) nr. 391/2009 udstedes anerkendelsen på EU-niveau, og efter at have modtaget en sådan anerkendelse kan et klassifikationsselskab varetage både myndigheds- og klassifikationsopgaver i EU. Derudover gælder anerkendelsen for klassifikationsselskabets globale aktiviteter. Listen over minimumskrav og forpligtelser i forordningen (hvoraf mange er af strukturel karakter) vedrører alle organisationens aktiviteter, uanset flag.

Udkastet til III-kodens ovennævnte begrænsning af statens evne til at fastlægge regler for organisationens aktiviteter, så denne kun gælder skibe under eget flag, kan betragtes som værende i konflikt med de kriterier, som på EU-niveau er en ufravigelig betingelse for udstedelse og opretholdelse af anerkendelse. Det bør imidlertid bemærkes, at det er Kommissionen, der anerkender organisationerne, mens medlemsstater kun kan bemyndige organisationer, der er anerkendt på EU-niveau.

1.7.1.3. Specifikke krav

Afsnit 18 i udkastet til III-koden opstiller tilsyneladende en udtømmende liste over områder, hvor staterne kan gribe ind i de anerkendte organisationers virksomhed med henblik på at sikre overholdelse af bestemte standarder. Selvom disse krav er formuleret bredt, omfatter de ikke alle de minimumskriterier og forpligtelser, som er fastlagt i forordningen – f.eks. kriterium B.5 (intellektuelle ejendomsrettigheder) eller forpligtelser vedrørende harmonisering af klassifikationsregler og gensidig anerkendelse, jf. forordningens artikel 10, stk. 1. Dette gælder ligeledes medlemsstaternes forpligtelser i henhold til direktiv 2009/15/EF, f.eks. vedrørende erstatningsansvar, jf. artikel 5, stk. 2, litra b).

Kodens karakter og dens omfang i afsnit 6 betyder imidlertid (*"Koden omfatter de aspekter, der er nødvendige for at en kontraherende regering eller part kan sikre, at bestemmelserne i de relevante internationale instrumenter, som den er en kontraherende regering eller part i, kan opnå fuld virkning..."*), at disse bestemmelser skal forstås som en fastsættelse af minimumsstandarder, som de kontraherende parter kan videreudvikle og forbedre, medmindre der fastsat et eksplicit forbud imod det. Denne hensigt kommer til udtryk i betragtning 4 i forordning 391/2009.

1.7.1.4. Anvendelse af klassifikationsregler

Af afsnit 19 i del 2 i udkastet til III-koden fremgår, at *"En flagstat må ikke bemyndige de organisationer, den har anerkendt, til at stille krav, der vedrører deres regler, krav eller procedurer for klassifikation eller udførelse af andre lovpligtige certificeringsprocesser ud over konventionens krav og organisationens obligatoriske instrumenter, til skibe, der ikke fører flagstatens flag"...*

Flagstaten må således ikke pålægge klassifikationsselskaber, som den har bemyndiget, krav, som rækker ud over konventionernes krav og de obligatoriske IMO-instrumenter, medmindre der er tale om skibe, der fører flagstatens flag. Modsætningsvis må enhver flagstat stille krav, som er i overensstemmelse med IMO-konvention eller andre obligatoriske IMO-instrumenter, herunder også III- og RO-koden.

Som det fremgår af foregående underafsnit, er en række af de krav, der findes i ovennævnte forordning og direktiv ikke dækket af denne bestemmelse.

Derudover har tidligere tilfælde i forbindelse med udarbejdelsen af koderne vist, at nogle af disse krav af en række stater ofte bliver opfattet som en indgriben i deres suverænitet. Denne opfattelse er imidlertid ubegrundet af følgende årsager:

- Klassifikationsselskaber er fortsat fri til at fastlægge deres egne regler og procedurer, som de finder bedst, forudsat at de overholder IMO's målbaserede standarder. De vedtager fuldstændig uafhængigt de nævnte regler og procedurer.
- Deraf følger, at udførelsen af klassifikationssyn og udleveringen af klassifikationscertifikater med henblik på at fastlægge og derefter bekræfte overholdelse af de nævnte regler og procedurer er en virksomhed af privat karakter og derfor hverken en statslig handling eller en handling, der udføres på nogen stats vegne.
- Klassifikationsopgavernes og certificeringens private karakter er et forhold, som ikke påvirkes af, at de indgår i definitionen af "myndighedscertificering og myndighedstjenester". Denne private karakter påvirkes heller ikke af, at der i SOLAS kap. II-I, del A-1, reg. 3-1, er krav om, at de kontraherende parter sikrer, at skibe, der fører deres flag, overholder de strukturelle, mekaniske og elektriske krav til et klassifikationsselskab, som er blevet anerkendt af administrationen: det fremgår tydeligt af denne bestemmelses ordlyd, er der fortsat tale om klassifikationsselskabets krav og ikke om statens.
- Ethvert klassifikationsselskab kan frit vælge, hvorvidt det vil indgå bemyndigelsesaftaler med flagstater, og dermed vælge, om det vil acceptere de betingelser, som disse stater har fastlagt som en betingelse for anerkendelse i forbindelse med de nævnte klassifikationsregler og -procedurer.
- Derfor påligger det hver enkelt anerkendt organisation at sikre, at der er indbyrdes overensstemmelse mellem de indgåede forpligtelser med forskellige flagstater. Selvom det meget vel kan tænkes, at der ikke er overensstemmelse mellem de betingelser for anerkendelse af klassifikationsopgaver og certificering, som de forskellige stater har fastlagt, indebærer dette på ingen måde en suverænitetskonflikt, og det har ingen andre konsekvenser, end at det derved bliver umuligt for en organisation at være anerkendt af alle eller en del af disse stater samtidig.

Erfaringerne i forbindelse med tidligere maritime katastrofer som f.eks. forliset af "Erika" og "Prestige", som begge førte (daværende) tredjelands flag, men som var klassificeret af EU- anerkendte organisationer, har sat fokus på, i hvor høj grad sikkerhed på søen og beskyttelsen af miljøet i Europa afhænger af velfungerende EU- anerkendte klassifikationsopskaber, både med hensyn til statslige opgaver og klassifikation, og det uanset det flag, der føres. Unionen kan ikke ignorere dette behov, da det ville medføre en uoverensstemmelse i form af, at

organisationer, der har ret til at certificere EU-skibes sikkerhed, og som derved nyder godt af fri adgang til et marked af betydelig kvalitet og størrelse, skulle kunne anvende lavere standarder i forbindelse med certificering af skibe, som fører tredjelands flag, og som udgør en trussel for Unionens legitime og vitale interesser såsom sikkerhed og beskyttelse af miljøet. Dette er årsagen til, at der i forordning 391/2009, som det tydeligt fremgår af dennes artikel 1 og 4 sammenholdt med betragtning 13, kræves overholdelse af de relevante kriterier og forpligtelser af systemisk natur i forbindelse med både klassifikations- og myndighedsopgaver, uden at der skelnes på grundlag af flag, og at dette er en ufravigelig betingelse for, at en organisation kan blive anerkendt på EU-niveau og derefter bevare denne anerkendelse.

1.7.2. Udkastet til RO-koden

1.7.2.1. Klasse- og myndighedscertifikater

I henhold til afsnit 1.3 af del II i RO-koden er "myndighedscertificering og myndighedstjenester" *"certifikater, der er udstedt, og tjenester, der er udført, i overensstemmelse med love, regler og bestemmelser fastlagt af regeringen i en suveræn stat. Dette indebærer revision af planer, tilsyn og/eller audit med henblik på udstedelse af eller for at støtte en flagstats udstedelse af et certifikat, eller udstedelsen på en flagstats vegne, som bevis på overholdelse af kravene i henhold til en international konvention eller national lovgivning. Dette omfatter certifikater, der er udstedt af en organisation, der er anerkendt af flagstaten i overensstemmelse med SOLAS regel XI-1/1, og som kan indeholde dokumentation af overholdelsen af den anerkendte organisations strukturelle, mekaniske og elektriske krav i overensstemmelse med vilkårene i aftalen med flagstaten"*.

Med hensyn til definitionerne af "myndighedscertifikat" og "klassecertifikat" i henhold til EU-lovgivningen, gælder overvejelserne om udkastet til III-koden ovenfor i underafsnittene 1.7.1.1 til 1.7.1.4 i lige så høj grad for RO-koden.

1.7.2.2. Samarbejde mellem anerkendte organisationer

Punkt 3.9.3.1 og 3.9.3.2 i del II i udkastet til RO-koden etablerer et værktøj til samarbejde mellem anerkendte organisationer, men inden for de rammer, som flagstaten har fastlagt.

Samarbejde mellem anerkendte organisationer omhandles i artikel 10, stk. 1, i forordning (EF) nr. 391/2009 og vedrører klassifikationsopgaver og certificeringer uanset flag. I modsætning til disse bestemmelser i EU-lovgivningen synes punkt 3.9.3.1 og 3.9.3.2 i del II i udkastet til RO-koden at skabe visse begrænsninger for samarbejdet mellem anerkendte organisationer i den forstand, at medlemsstaternes gennemførelse af koden skulle indebære, at a) gensidig anerkendelse kun skulle være mulig, såfremt der findes en ramme til dette formål i hver enkelt medlemsstat for de skibe, der fører deres flag, og b) at denne rammes gyldighed ikke må række ud over grænserne for den flåde, som sejler under hver medlemsstats flag.

Forordning 391/2009 er direkte anvendelig i alle medlemsstater og opfylder derfor betingelse a). Men af samme årsager, som beskrives i afsnit 1.7.1.3 og 1.7.1.4, rækker de rammer for samarbejde, som skabes med forordning 391/2009, ud over grænserne for den flåde, som fører hver enkelt medlemsstats flag. De overholder derfor ikke betingelse b) og er således i konflikt med punkt 3.9.3.1 og 3.9.3.2 i del II i udkastet til RO-koden.

1.7.2.3. Anvendelse af klassifikationsregler

Eftersom bestemmelserne i punkt 3.9.3.3 i del II i udkastet til RO-koden er identiske med dem i afsnit 19 i del 2 i udkastet til III-koden, gælder overvejelserne i underafsnit 1.7.1.4. også for disse bestemmelser.

1.7.2.4. Bemyndigelse af anerkendte organisationer

Ifølge punkt 8.1.1 i del II i udkastet til RO-koden gælder følgende: "*[...] en flagstat kan bemyndige en anerkendt organisation til på sine vegne at foretage myndighedscertificering og myndighedstjenester og bestemmelse af tonnage, begrænset til skibe, der fører dens flag, i overensstemmelse med disse konventioner. Sådanne bemyndigelser må ikke kræve, at de anerkendte organisationer udfører handlinger, som vil kunne påvirke en anden flagstats rettigheder.*"

Denne bestemmelse bør analyseres i sammenhæng med definitionen af "myndighedscertificering og myndighedstjenester" med henblik på at fastslå om udvidelsen af flagstatskravene til klassecertifikater og minimumslisterne over kriterier, som skal overholdes for at blive anerkendt på EU-niveau, kan anfægte andre staters beføjelser. I den henseende gælder overvejelserne i afsnit 1.7.1.3 and 1.7.1.4 også her.

1.8. IMO-Audit

Ved de planlagte ændringer af de omhandlede internationale konventioner etableres der ligeledes en obligatorisk IMO-auditordning, der defineres som "*IMO-medlemsstaternes auditordning etableret af Organisationen under hensyntagen til de retningslinjer, som Organisationen har fastsat, og er en ordning, der har til formål at sikre ensartet og effektiv gennemførelse af Organisationens instrumenter og at hjælpe staterne med at forbedre deres kapacitet og generelle effektivitet i denne henseende.*"

Ifølge de ændringer, som foreslås, vil medlemsstaterne blive genstand for disse audits med jævne mellemrum. Ifølge definitionen skal disse audits tage hensyn til overholdelsen af IMO's instrumenter og bygge på en overordnet tidsplan, som udarbejdes af Organisationens generalsekretær under hensyntagen til de fastsatte retningslinjer.

I princippet vil en obligatorisk IMO-audit således også vurdere overholdelsen af de internationale konventioner, som er defineret i forordning (EF) nr. 391/2009 og direktiv 2009/15/EF, herunder III-koden og RO-koden.

I denne sammenhæng er det nødvendigt at undersøge, om der kan opstå en situation, hvor medlemsstaternes internationale forpligtelser og deres forpligtelser under EU's lovgivning bliver uforenelige.

Den analyse, der er foretaget i afsnit 1.7.1 og 1.7.2 viser, at der er en række områder, hvor udkastene til III-koden og RO-koden er i strid med den gældende EU-lovgivning, og det er derfor nødvendigt at sikre, at Medlemsstaternes forpligtelser i henhold til de pågældende internationale konventioner om sikkerhed på søen, hvis overholdelse vil blive undersøgt i forbindelse med audit, er i overensstemmelse med deres forpligtelser på EU-niveau.

1.9. Direktiv 2008/106/EF

Uden at det påvirker overvejelserne i afsnit 1.6 til 1.8, er der ikke konstateret nogen områder, hvor der er konflikt mellem udkastene til koder og direktiv 2008/106/EF.

1.10. Konklusion

På baggrund af ovenstående er det muligt for medlemsstaterne at give deres samtykke til at være bundet af III-koden og RO-koden, hvis de nødvendige forholdsregler træffes for at sikre, at

- (a) den fulde virkning af forordning 391/2009 og direktiv 2009/15/EF samt Unionens mulighed for fortsat at udvikle et sådant regelværk og
- (b) Kommissionens kapacitet til at udstede anerkendelse til de organisationer, som opfylder de kriterier og forpligtelser, som er fastlagt ved forordning 391/2009, og at trække anerkendelsen tilbage ved manglende overholdelse,

bevares i fuldt omfang.

Det er Kommissionens holdning, at medlemsstaterne for sikre, at målene i ovennævnte direktiv og forordning opnås, bør tage et udtrykkeligt forbehold med hensyn deres forpligtelser i henhold til EU's lovgivning, når de giver deres samtykke til at være bundet af koderne og at underlægge deres søfartsmyndigheder en obligatorisk auditorordning for medlemsstaterne.

Med hensyn til spørgsmål, der behandles i afsnit 1.7.1.3 bør det være tilstrækkeligt for medlemsstaterne i forbindelse med deres samtykke til at være bundet af koderne at gøre klart, at de fortolker de pågældende bestemmelser på en bestemt måde – eksempelvis som opstilling af minimumskrav, som ikke forhindrer flagstaterne i at pålægge anerkendte organisationer andre forpligtelser.

Endelig bør medlemsstaternes pligt til at gennemgå en IMO-audit, jf. artikel 7 i direktiv 2009/21/EF, også ses i lyset af de forpligtelser, de er underlagt på internationalt niveau og EU-niveau. Enhver IMO-audit bør derfor kun kontrollere overholdelsen af de bestemmelser i de internationale konventioner, som medlemsstaterne har accepteret.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

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 konventioner

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) En kode til gennemførelse af IMO-instrumenter (III-koden) er nu blevet godkendt på det 64. møde i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC 64, oktober 2012) og på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen (MSC 91, november 2012) og forventes vedtaget på den 28. IMO-forsamling i december 2013.
- (2) En IMO-kode om anerkendte organisationer (RO-koden) er blevet godkendt på IMO MEPC 64 og på IMO MSC 91 og forventes vedtaget af disse komitéer i maj og juni 2013 på deres henholdsvis 65. og 92. møde.
- (3) På IMO MSC 91 blev der godkendt ændringer af den internationale konvention af 1966 om lastelinjer (i det følgende benævnt lastelinjekonventionen), af de internationale søvejsregler af 1972 og af den internationale konvention af 1969 om måling af skibe med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende III-koden og en dertilhørende flagstatsauditordning og med henblik på drøftelse og vedtagelse på den 28. IMO-forsamling.
- (4) På IMO MEPC 64 blev der godkendt ændringer af protokollerne af 1978 og 1997 til den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe (i det følgende benævnt MARPOL-konventionen) med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende III-koden og en dertilhørende flagstatsauditordning. Komitéen forventes at vedtage disse ændringer på sit 66. møde i 2014.
- (5) På IMO MSC 91 blev der godkendt ændringer af den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (i det følgende benævnt SOLAS-konventionen) og dennes protokol af 1988 samt af protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende III-koden og en dertilhørende flagstatsauditordning. På komitéens 92. møde, som efter planen finder sted i juni 2013, forventes den at godkende ændringer af den internationale konvention af 1978 om uddannelse af

søfarende, om sønæring og om vagthold (i det følgende benævnt STCW-konventionen) med samme formål for øje. Komitéen forventes at vedtage ændringerne i dette afsnit på sit 93. møde i 2014.

- (6) På IMO MEPC 64 blev der godkendt ændringer af protokollen af 1978 til MARPOL-konventionen med henblik på at gøre RO-koden obligatorisk. Komitéen forventes at vedtage disse ændringer på sit 65. møde.
- (7) På IMO MSC 91 blev der godkendt ændringer af SOLAS-konventionen og protokollen af 1988 til lastelinjekonventionen med henblik på at gøre RO-koden obligatorisk. Komitéen forventes at vedtage disse ændringer på sit 92. møde.
- (8) Når de er vedtaget, vil IMO's generalsekretær meddele ændringerne af ovennævnte konventioner til de respektive kontraherende parter, med henblik på at de kan give deres stiltiende eller udtrykkelige accept af at være bundet af ovennævnte ændringer i henhold til de relevante bestemmelser i konventionerne.
- (9) Ingen af ovennævnte konventioner indeholder klausuler, der forhindrer, at der tages forbehold over for ændringer.
- (10) Det er hensigten, at udkastet til III-koden skal erstatte resolution A.973 (24), som indeholder den nuværende kode for gennemførelse af de obligatoriske IMO-instrumenter, der erstattede forsamlingens resolution A.847 (20), og som medlemsstaterne er forpligtede til at anvende i medfør af artikel 3, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes virksomhed i forbindelse dermed¹⁵.
- (11) Hele RO-kodens område er omfattet af regler fastsat i ovennævnte direktiv og i forordning (EF) nr. 391/2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe¹⁶, enten direkte eller ved henvisning til en række IMO-resolutioner.
- (12) I henhold til artikel 7, stk. 2, i direktiv 2009/15/EF gælder desuden, at når der vedtages nye instrumenter eller protokoller til de internationale konventioner, der er omhandlet i artikel 2, litra d), fastlægger Rådet på forslag af Kommissionen og under hensyntagen til medlemsstaternes parlamentariske procedurer og de relevante procedurer inden for IMO de nærmere regler for ratificering af disse nye instrumenter eller protokoller, idet det påser, at reglerne anvendes ensartet og samtidig i medlemsstaterne. "Internationale konventioner" defineres i både i direktiv 2009/15/EF og i forordning (EF) nr. 391/2009 således, at de omfatter SOLAS-, MARPOL- og lastelinjekonventionen, tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende koder af bindende karakter i alle medlemsstater, i den gældende affattelse.
- (13) Flagstaternes forpligtelser under STCW-konventionen er omfattet af direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv¹⁷ som ændret ved direktiv 2012/35/EU¹⁸.

¹⁵ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47.

¹⁶ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11.

¹⁷ EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33.

¹⁸ EUT L 343 af 14.12.2012, s. 78.

- (14) Det bør sikres, at der er overensstemmelse mellem EU-lovgivningen på den ene side og på den anden side medlemsstaternes forpligtelser som følge af anvendelsen af III-koden og RO-koden under de i ovenstående betragtninger omhandlede konventioner og under andre konventioner, som gør de disse koder obligatoriske for de kontraherende parter.
- (15) Ved direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater¹⁹ fastlægges en række forpligtelser for medlemsstaterne som flagstater. Dette indebærer en særlig forpligtelse for medlemsstaterne til at træffe de nødvendige foranstaltninger til en IMO-audit af deres administration mindst én gang hvert syvende år. Denne bestemmelse udløber imidlertid den 17. juni 2017 eller tidligere, således som fastsat af Kommissionen, hvis en obligatorisk IMO-audit for medlemsstaterne er trådt i kraft.
- (16) Af ovennævnte grunde hører III-koden og RO-koden samt de tilsvarende ændringer af de ovennævnte konventioner under EU's enekompetence, som tilfalder Unionen i medfør af TEUF's artikel 3, stk. 2, for så vidt som vedtagelsen af de pågældende internationale instrumenter kan berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde.
- (17) En række bestemmelser i udkastet til III-koden er i konflikt med ovennævnte EU-retsakter, især med hensyn til: a) udvidelsen af koden til at omfatte flagstatens administrative bestemmelser vedrørende klassifikationsopgaver og certifikater, hvilket indebærer en risiko for, at kravene i forordning (EF) nr. 391/2009 vedrørende disse opgaver og certifikater eller foranstaltninger, der er truffet for at sikre gennemførelsen af disse krav, uretmæssigt anfægtes, b) begrænsningen af flagstatens mulighed for at regulere anerkendte organisationers virksomhed til kun at gælde skibe, som fører dennes flag, i modsætning til de kriterier og forpligtelser, der er fastlagt i nævnte forordning, og som vedrører alle de anerkendte organisationers aktiviteter, uanset flag, og c) forbuddet mod, at flagstaten bemyndiger de organisationer, den har anerkendt, til at stille klassifikations- eller myndighedskrav til andre skibe end dem, der fører dennes flag, ud over konventionernes krav og de obligatoriske IMO-instrumenter i modsætning til de specifikke kriterier og forpligtelser nævnt ovenfor.
- (18) En række bestemmelser i udkastet til RO-koden er i konflikt med ovennævnte EU-retsakter, især med hensyn til: a) definitionen af "myndighedscertificering og myndighedstjenester", som inkluderer tjenester og certificeringsopgaver, der i forordning (EF) nr. 391/2009 og direktiv 2009/15/EF betragtes som en del af de anerkendte organisationers klassifikationsvirksomhed og derfor som værende af privat karakter, b) begrænsningen af kravene om samarbejde mellem anerkendte organisationer til de af flagstaten fastlagte rammer i modsætning til de forpligtelser, der er fastlagt ved artikel 10 i forordning (EF) nr. 391/2009, og c) anvendelsen af klassifikationsregler som beskrevet ovenfor. Derudover kan RO-kodens forbud mod at stille krav til de anerkendte organisationer, som vil kunne påvirke en anden flagstats rettigheder, når den sammenholdes med kodens definition af myndighedscertificering og myndighedstjenester, føre til en fejlfortolkning af koden og derved medføre uretmæssige restriktioner i forbindelse med gennemførelsen af kravene i forordning (EF) nr. 391/2009 vedrørende anerkendte organisationers klassifikationsvirksomhed.
- (19) Hverken de i udkastet til III-koden anførte områder, hvor de kontraherende parter kan gribe ind i anerkendte organisationers virksomhed, eller de krav, der er fastsat i

¹⁹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

RO-koden vedrørende anerkendte organisationer, dækker alle minimumskrav og forpligtelser i forordning 391/2009 eller medlemsstaternes forpligtelser i overensstemmelse med direktiv 2009/15/EF; disse bestemmelser skal imidlertid forstås som en fastsættelse af minimumsstandarder, som de kontraherende parter kan videreudvikle og forbedre, medmindre der fastsat et eksplicit forbud imod det.

- (20) Hverken udkastet til 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.
- (21) Med undtagelse af de ovenfor beskrevne områder, hvor der potentielt kan opstå konflikt med EU-lovgivningen, må de to udkast til koder overordnet betragtes som en positiv udvikling, eftersom de vil kunne etablere høje globale standarder for flagstats og anerkendte organisationers virksomhed; derfor blev der eksplicit opfordret til at udarbejde en IMO RO-kode i betragtning 4 i forordning 391/2009. Unionen bør derfor støtte vedtagelsen af begge koder som obligatoriske IMO-instrumenter.
- (22) Unionen er hverken medlem af IMO eller en kontraherende part i de ovennævnte konventioner. Det er derfor nødvendigt, at Rådet bemyndiger medlemsstaterne til i Unions interesse at give deres samtykke til at være bundet af ændringerne af de konventioner, som vil gøre det obligatorisk at anvende III-koden og RO-koden samt en dertilhørende flagstatsauditordning —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Unionens holdning på den 28. IMO-forsamling skal være at tilslutte sig udkastet til koden til gennemførelsen af IMO-instrumenter, som er blevet godkendt på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og fastlagt i IMO-dokument MSC 91/22, bilag 16.
2. Unionens holdning på den 28. IMO-forsamling skal være at tilslutte sig:
 - (a) ændringer af den internationale konvention af 1966 om lastelinjer med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende koden til gennemførelse af IMO-instrumenter og en dermed forbundet flagstatsauditordning, som er blevet godkendt på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 10
 - (b) ændringer af den internationale konvention af 1969 om måling af skibe med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende koden til gennemførelse af IMO-instrumenter og en dermed forbundet flagstatsauditordning, som er blevet godkendt på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 12
 - (c) ændringer af de internationale søvejsregler af 1972 med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende koden til gennemførelse af IMO-instrumenter og en

dermed forbundet flagstatsauditordning, som er blevet godkendt på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 11

Artikel 2

1. Unionens holdning på det 65. møde i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal være at tilslutte sig udkastet til IMO-koden om anerkendte organisationer, som er blevet godkendt på det 64. møde i den nævnte komité og på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, og som er fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 19.
2. Unionens holdning på det 65. møde i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal være at tilslutte sig vedtagelsen af ændringerne af protokollen af 1978 til den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende IMO-koden om anerkendte organisationer, som blev godkendt på det 64. møde i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, og som er fastlagt ved IMO-dokument MEPC 64/23, bilag 23
3. Unionens holdning på det 66. møde i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal være at tilslutte sig vedtagelsen af ændringerne til protokollerne af 1978 og 1997 til den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende koden til gennemførelse af IMO-instrumenter og en dermed forbundet flagstatsauditordning, som blev godkendt på det 64. møde i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet, og som er fastlagt ved IMO-dokument MEPC 64/23, bilag 20

Artikel 3

1. Unionens holdning på det 92. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal være at tilslutte sig udkastet til IMO-koden om anerkendte organisationer, som er blevet godkendt på det 91. møde i den nævnte komité og på det 64. møde i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, og som er fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 19.
2. Unionens holdning på det 92. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal være at tilslutte sig:
 - (d) ændringer af den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen med ændringer (SOLAS 1974) med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende IMO-koden om anerkendte organisationer, som blev godkendt på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, og som er fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 20
 - (e) ændringer af protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1974 om lastelinjer med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende IMO-koden om anerkendte organisationer, som blev godkendt på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, og som er fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 21.

3. Unionens holdning på det 93. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal være at tilslutte sig:
 - (f) ændringer af den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen med ændringer (SOLAS 1974) med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende koden til gennemførelse af IMO-instrumenter og en dermed forbundet flagstatsauditordning, som blev godkendt 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen, og som er fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 17
 - (g) ændringer af protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinjer med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende koden til gennemførelse af IMO-instrumenter og en dermed forbundet flagstatsauditordning, som er blevet godkendt på det 91. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og fastlagt ved IMO-dokument MSC 91/22, bilag 18.
4. Unionens holdning på det 92. og 93. møde i IMO's Komité for Sikkerhed på Søen skal være at tilslutte sig godkendelsen og den efterfølgende vedtagelse af hensigtsmæssige ændringer af konventionen af 1978 om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold med henblik på at gøre det obligatorisk at anvende koden til gennemførelse af IMO-instrumenter og en dermed forbundet flagstatsauditordning.

Artikel 4

1. Unionens holdning, som er fastlagt i artikel 1-3, fremføres af medlemsstaterne, som er medlemmer af IMO, og som handler i fællesskab i Unionens interesse under hensyntagen til forbeholdene i bilaget til denne afgørelse.
2. Der kan aftales formelle og mindre ændringer i forhold til Unionens i artikel 1-3 fastlagte holdning, uden at denne skal ændres.

Artikel 5

I Unionens interesse og under hensyntagen til forbeholdet i bilaget til denne afgørelse bemyndiges medlemsstaterne hermed til i at give deres samtykke til at være bundet af de ændringer, som omhandles i artikel 1, stk. 2, artikel 2, stk. 3, og artikel 3, stk. 2-4.

Artikel 6

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*

BILAG

Forbehold *[indsæt navnet på den kontraherende medlemsstat]*

Med hensyn til *[indsæt navn på den relevante kode]* ønsker *[indsæt navn på den kontraherende medlemsstat]* at gøre klart, at den nævnte kode ikke kan udlægges således, at den på nogen måde begrænser opfyldelsen af landets forpligtelser i henhold til EU's lovgivning. Især agter *[indsæt navn på den kontraherende medlemsstat]* fortsat at overholde den relevante EU-lovgivning om inspektion og syn af skibe, navnlig med hensyn til:

- definitionen af "myndighedscertifikater" og "klassecertifikater"
- omfanget af forpligtelser og kriterier, der er fastlagt for anerkendte organisationer
- Europa-Kommissionens pligter med hensyn til anerkendelse og vurdering af anerkendte organisationer og eventuel pålæggelse af korrigerende foranstaltninger eller sanktioner for disse organisationer.

Derudover er det *[indsæt navn på den kontraherende medlemsstat]*s holdning, at *[indsæt navn på den relevante kode]* indeholder en række minimumskrav, som medlemsstaterne efter behov kan videreudvikle og forbedre med henblik på at forbedre sikkerheden til søs og beskytte miljøet.

Enhver IMO-audit bør kun kontrollere overholdelsen af de bestemmelser i de internationale konventioner, som *[indsæt navn på den kontraherende medlemsstat]* har accepteret, også under betingelserne i dette forbehold.