

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kontrolle
durch den Hafenstaat

KOM(2005) 588 endg.; Ratsdok. 5632/06

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 1. Februar 2006 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 25. Januar 2006 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 316/94 = AE-Nr. 941107,
Drucksache 271/00 = AE-Nr. 001270 und AE-Nr. 024232

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- Gründe und Ziele des Vorschlags

1) – Neufassung der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle von Schiffen.

Der Wortlaut dieser Richtlinie ist durch zahlreiche Änderungen sehr komplex geworden. Durch die Neufassung werden die Bestimmungen der Richtlinie im Sinne der von der Kommission geförderten „Besseren Rechtsetzung“ präzisiert und besser lesbar.

2) – Stärkung und Verbesserung der Effizienz der Hafenstaatkontrolle.

Dieses Ziel ergibt sich aus einer Reihe von Verpflichtungen, die die Kommission eingegangen ist bzw. aus Forderungen von seiten der übrigen Organe, insbesondere nach der Havarie der „Prestige“ im November 2002. So hat die Kommission am 3. Dezember 2002 eine Mitteilung (KOM(2002) 681 endgültig vom 3.12.2002) zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach dem Untergang des Öltankschiffs „Prestige“ angenommen, gefolgt von Schlussfolgerungen des Rates vom 6. Dezember 2002 zur Schiffssicherheit und Verhütung von Umweltverschmutzungen, in denen der Rat „die Kommission (ersucht), so bald wie möglich einen Vorschlag vorzulegen, der darauf abzielt, die Hafenstaat-Kontrollverfahren (...) zu verschärfen“. Auch das Europäische Parlament hat sich in seiner am 27. April 2004 verabschiedeten Entschließung, der die Arbeit des nichtständigen Ausschusses für die Verbesserung der Sicherheit auf See (MARE-Ausschuss) vorausging, für eine Verbesserung und Intensivierung der Schiffskontrollen in den Häfen der Europäischen Union ausgesprochen.

- Allgemeiner Kontext

Die bestehenden Vorschriften sind in der Richtlinie 95/21/EG und ihren späteren Änderungen enthalten. Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme ist u.a. die Neufassung dieser Bestandteile in einem konsolidierten Text.

Weitere Ziele des Vorschlags sind:

- Die Änderung einiger Bestimmungen, sei es im Hinblick auf ihre Vereinfachung oder Präzisierung (beispielsweise im Falle des erweiterten Überprüfungssystems), sei es im Hinblick auf ihre Verschärfung (dies ist besonders bei den Bestimmungen der Fall, die die Rolle der Lotsen bei der Aufdeckung von Mängeln sowie die Regeln für die Zugangsverweigerung für unternormige Schiffe betreffen).
 - Die Hinzufügung einiger neuer Bestimmungen in den zuvor nicht unter die Hafenstaatkontrolle fallenden Bereichen, beispielsweise die Gefahrenabwehr im Seeverkehr, um den jüngsten Entwicklungen des internationalen und des Gemeinschaftsrecht Rechnung zu tragen.
- Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Richtlinie 95/21/EG.

- Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union

Die Verschärfung der Schiffskontrollen wird sich unmittelbar auf die Umwelt auswirken durch eine Verringerung der Unfallrisiken und damit der Umweltverschmutzung, zu der diese Unfälle führen können.

Aufgrund dieser Verringerung der Gefahr von Unfällen und Umweltverschmutzungen wird die Maßnahme außerdem positive wirtschaftliche Auswirkungen haben. Durch diese Änderungen soll ferner für die Seeverkehrsbetreiber ein ausgewogeneres Wettbewerbsumfeld geschaffen werden, indem der unlautere Wettbewerb der unternormigen Schiffe, gegen die schärfere Sanktionen verhängt werden, verringert und die Kontrollen für Qualitätsschiffe erleichtert werden.

Schließlich leistet die Maßnahme durch die Kontrolle der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen und die Einführung strengerer Regeln für die Befassung mit bzw. Weiterverfolgung von Beschwerden von Seeleuten einen Beitrag zur Sozialpolitik der Europäischen Union.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- Anhörung von interessierten Kreisen

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission hat im Mai 2004 und im Februar 2005 eine Reihe von Sitzungen zur Anhörung der Vertreter der Mitgliedstaaten und der Schifffahrtsindustrie organisiert, basierend auf Arbeitsunterlagen der Kommissionsdienststellen und einer detaillierten Liste mit Fragen zu den geplanten Änderungen.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Das Ergebnis der Anhörungen und der Folgenabschätzungen hat Folgendes bestätigt:

- den Zusatznutzen einer vollständigen Neufassung des bestehenden Textes im Hinblick auf ordnungspolitische Klarheit und Vereinfachung;
- die Notwendigkeit einer Verschärfung der Maßnahmen gegen die Schiffe, die die größte Gefahr darstellen, vor allem durch den verstärkten Einsatz der Zugangsverweigerung;
- das Interesse an der Schaffung der Grundlagen für ein neues Überprüfungssystem, durch das gewährleistet wird, dass kein Schiff sich den Kontrollen entziehen kann und dass die Häufigkeit der Kontrollen differenziert wird, so dass Qualitätsschiffe keine Wettbewerbsnachteile durch ungerechtfertigte Einschränkungen erleiden.

Die gesammelten Angaben und die ausführlichen Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung sind als Anlage (Dokument SEK .../...) beigefügt.

- Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Sicherheit im Seeverkehr, Schutz des menschlichen Lebens, Umweltschutz und Gefahrenabwehr.

Methodik

Beteiligung der Kommission an Sachverständigengruppen der Pariser Vereinbarung, an die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) vergebene Studien zu bestimmten Punkten (z.B.: Bilanz der Anwendung der Zugangsverweigerung in den Häfen seit Inkrafttreten der Richtlinie, Prüfung der möglichen Auswirkungen des neuen Überprüfungssystems), Sammlung und Analyse von Informationen aus der Datenbank der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle.

Wichtigste konsultierte Verbände und Fachleute

Arbeiten des nichtständigen Ausschusses des Europäischen Parlaments für die Verbesserung der Sicherheit auf See nach dem Untergang des Öltankers „Prestige“ im Jahr 2002 (Schlussfolgerungen des MARE-Ausschusses).

Sachverständige der EMSA und Pariser Vereinbarung.

Zusammenfassung der eingegangenen und verwendeten Stellungnahmen

Auf mögliche ernste Gefahren mit irreversiblen Folgen wurde hingewiesen. Das Vorhandensein solcher Gefahren wurde einstimmig bestätigt.

Anhand der Stellungnahmen der Sachverständigen der Pariser Vereinbarung konnten das Ausmaß der Probleme erfasst und eventuelle praktische Schwierigkeiten, beispielsweise bei der Überprüfung von Schiffen an den Ankerplätzen, aufgezeigt werden. Im Rahmen der Arbeiten der Sachverständigengruppe an der Schaffung eines neuen Überprüfungssystems, an denen die Kommission mit Unterstützung der Agentur, teilgenommen hat, konnten die Bestandteile des künftigen Überprüfungssystems festgelegt werden.

Durch die von der EMSA durchgeführten Studien konnten die Lücken der bisherigen Rechtsvorschriften - vor allem in Bezug auf die Anwendung der bestehenden Vorschriften zur Zugangsverweigerung - verdeutlicht werden, die zum Vorschlag einer Verschärfung der diesbezüglich geltenden Bestimmungen geführt haben. Die Erfahrung der EMSA mit der Verwaltung der Datenbank zu den Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen (in Anwendung der Richtlinie 99/35/EG) machte es möglich, eine Vereinfachung und Harmonisierung gleichartiger Bestimmungen der beiden Richtlinien vorzuschlagen.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Bestandteile der Stellungnahmen sind in der Folgenabschätzung erläutert. Außerdem sind den Internetseiten der Pariser Vereinbarung (<http://www.parismou.org/>) und der

EMSA (<http://www.emsa.eu.int/>) Informationen zur Anwendung des Systems der Hafenstaatkontrolle zu entnehmen (schwarze Listen der Schiffe mit Zugangsverweigerung, schwarze Liste der Flaggenstaaten, deren Schiffe am häufigsten festgehalten werden).

- Folgenabschätzung

Die gesammelten Angaben und die ausführlichen Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung sind als Anlage (Dokument SEK .../...) beigefügt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Option 1: Status quo ante

Das bisherige System wird beibehalten. Der Status quo entspricht jedoch nicht den Forderungen des Europäischen Parlaments und des Rates sowie den Verpflichtungen, die die Kommission nach der Havarie der „Prestige“ eingegangen ist. Es verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Anwendung von Vorschriften, die angesichts der Weiterentwicklung des internationalen Rechts bzw. der Lage in der EU überholt sind. Umwelt- und sozialpolitisch ist die Bilanz demnach negativ. Wirtschaftlich gesehen bringt sie zwar keine zusätzlichen Verwaltungskosten mit sich, doch bleiben die Wettbewerbsnachteile der Qualitätsschiffe gegenüber den unternormigen Schiffen bestehen.

Option 2: Lösung des Problems durch engere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten.

Die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, unmittelbar oder im Wege der Pariser Vereinbarung, ist juristisch nur in den noch nicht von der Richtlinie abgedeckten Bereichen denkbar. Es besteht jedoch die Gefahr von Divergenzen zwischen den Gemeinschaftsvorschriften und den im Rahmen dieser Regierungsabkommen angewandten Verfahren, sehr zum Schaden der wirksamen und einheitlichen Hafenstaatkontrolle. Die sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Folgen wären daher negativ und dies umso mehr, als einige Mitgliedstaaten nicht Partei der Pariser Vereinbarung sind.

Option 3: Vereinfachung und Verbesserung der bestehenden Rechtsvorschriften

Die Beschränkung auf eine „technische“ Anpassung der bisherigen Richtlinie hat den Vorteil, dass der bisherige Rahmen bestehen bleibt und nur zielgerichtete, dem festgestellten Bedarf entsprechende Änderungen vorgeschlagen werden. Die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Kosten sind daher gering. Die Vorteile sind jedoch geringer als jene des unter Option 4 erläuterten ehrgeizigeren Ansatzes, vor allem auf wirtschaftlicher Ebene, da zwar die Sanktionen für unternormige Schiffe durch eine erleichterte Verhängung der Zugangsverweigerung verschärft werden, aber das Ziel der Förderung der Qualitätsschiffahrt nicht vollständig erreicht wird.

Option 4: Änderung des bisherigen Systems

Dabei würde das bisherige, auf einem quantitativen Ansatz basierende System (25% der Schiffe werden je Mitgliedstaat besichtigt) ersetzt durch einen qualitativeren und globaleren Ansatz auf EU-Ebene. Durch die Konzentration der Kontrollressourcen auf die Risikoschiffe und Erleichterungen bei der Überprüfung der Qualitätsschiffe würde

das neue Überprüfungssystem ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis schaffen, wodurch ökologische, soziale und wirtschaftliche Vorteile ohne entsprechende Nachteile erzielt werden könnten.

Die Folgenabschätzung ist im Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission enthalten und auf der Internetseite der Kommission verfügbar unter:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Es wird vorgeschlagen,

- die Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle und ihre späteren Änderungen in einem einzigen Text neuzufassen,
- eine Reihe von Änderungen vorzunehmen zur Aktualisierung und Vervollständigung der Richtlinie sowie zur Verschärfung der Bestimmungen im Hinblick auf die Erhöhung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie den Schutz von Seeleuten und Umwelt.

- Rechtsgrundlage

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag.

- Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Isolierte Maßnahmen der Mitgliedstaaten sind von Natur aus unvereinbar mit den Zielen der Hafenstaatkontrolle, durch die einem bestimmten geografischen Gebiet harmonisierte Maßnahmen zur Kontrolle von Schiffen gewährleistet werden sollen.

Eines der Ziele einer Maßnahme auf regionaler Ebene ist darüber hinaus die Verringerung der Kosten sowie die Optimierung der zur wirksamen Schiffskontrolle erforderlichen Ressourcen durch eine koordinierte Maßnahme. Die weniger strenge Durchführung der Hafenstaatkontrolle in einem Mitgliedstaat brächte erhöhte Sicherheitsrisiken mit sich sowie die Gefahr der Entstehung von „Gefälligkeitshäfen“ und einer inakzeptablen Wettbewerbsverzerrung innerhalb der Gemeinschaft.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Durch den Vorschlag werden die Bestimmungen einer bereits bestehenden Richtlinie gestärkt.

Die Gemeinschaftsmaßnahme gewährleistet die harmonisierte Anwendung der Überprüfungsverfahren, vor allem die Schaffung von Qualifikationsstandards und Ausbildungsprogrammen für die Besichtigter, den Austausch von Informationen zwischen den Mitgliedstaaten über ein gemeinsames Informationssystem und die Weiterverfolgung der Maßnahmen eines Mitgliedstaats durch einen anderen (beispielsweise bei Zugangsverweigerungen).

Der Geltungsbereich der bestehenden Richtlinie wird nicht geändert.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Die vorgeschlagenen präzisen und detaillierten Maßnahmen sind für die Schaffung einheitlicher Überprüfungsregeln in der Europäischen Union unverzichtbar.

Der Vorschlag verbindet eine größere Effizienz bei der Außerdienststellung unternormiger Schiffe mit einer besseren Nutzung der vorhandenen Ressourcen, indem die Betreiber von Qualitätsschiffen so wenig wie möglich benachteiligt werden.

- Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument/Vorgeschlagene Instrumente: Richtlinie

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Es handelt sich in erster Linie um die Neufassung einer bestehenden Richtlinie. Darüber hinaus kann die Selbstkontrolle nicht in Betracht gezogen werden, da es Ziel der Hafenstaatkontrolle ist, dass die Behörden die Einhaltung der verbindlichen Sicherheitsbestimmungen überprüfen und Verstöße einheitlich und angemessen sanktionieren. Eine Empfehlung ist auszuschließen, da es nicht möglich wäre, verbindliche Ziele festzulegen und deren Einhaltung durch die Mitgliedstaaten zu fordern.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5) WEITERE ANGABEN

- Simulation, Pilotphase und Übergangszeit

Der Vorschlag war oder wird Gegenstand einer Übergangszeit sein.

- Vereinfachung

Der Vorschlag bringt eine Vereinfachung des Rechtsrahmens sowie der für die Behörden (nationale oder europäische) geltenden Verwaltungsverfahren mit sich.

In Einklang mit den politischen Zielen der Europäischen Union im Sinne der „besseren Rechtsetzung“ wird die Darstellung des Wortlauts in einigen Punkten verbessert: repetitive Verweise oder Querverweise auf andere Bestimmungen des Textes werden auf ein Mindestmaß beschränkt. Um die Lesbarkeit des Textes zu erhöhen, werden zudem die Bestimmungen zu den Verfahren oder den technischen Modalitäten der Überprüfung in den Anhang übertragen, damit im verfügbaren Teil nur die Grundsätze, Ziele und grundlegenden Bestandteile enthalten sind.

Aus Gründen der Klarheit und angesichts der großen Zahl von Änderungen von unterschiedlicher Bedeutung, die anlässlich der Neufassung vorgenommen werden, folgt nachstehend eine Darstellung der wichtigsten Änderungen, nach Zielen geordnet.

Die Vereinfachung ergibt sich aus der Streichung bestimmter Verpflichtungen, die als veraltet angesehen werden (beispielsweise die im Fall eines Fehlens von ISM-Zeugnissen an Bord geltenden Verfahren) sowie der Harmonisierung mit den im Rahmen anderer Richtlinien geschaffener Verfahren und Instrumente (Harmonisierung der Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit den in der Richtlinie 95/21/EG vorgesehenen erweiterten Überprüfungen).

Der Vorschlag ist im gleitenden Programm der Kommission zur Aktualisierung und Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts vorgesehen.

- Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel

Der Vorschlag enthält eine Revisionsklausel.

- Neufassung

Der Vorschlag beinhaltet die Neufassung von Rechtsvorschriften.

- Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

- Ausführliche Erläuterung des Vorschlags nach Artikeln

1) Gewährleistung einer besseren Durchführung der Überprüfung in den Häfen und an den Ankerplätzen der Europäischen Union (Artikel 10 und 13)

Was die Häfen betrifft, so muss vor allem sichergestellt werden, dass die Hafenstaatkontrolle in allen Häfen in der gesamten Europäischen Union einheitlich durchgeführt wird. So basiert die Zugangsverweigerung auf den in allen Mitgliedstaaten getroffenen Festhaltemaßnahmen und nicht wie in der derzeitigen Richtlinie nur auf den Festhaltemaßnahmen in Häfen der Pariser Vereinbarung. In dem Vorschlag werden ferner die Modalitäten für Überprüfungen an den Ankerplätzen präzisiert.

2) Verschärfung der Meldepflicht der Lotsen (Artikel 17)

Die Richtlinie enthält bereits eine Verpflichtung für die Lotsen, Mängel zu melden. Die Havarie der „Prestige“ hat gezeigt, dass mangels einer klaren Rechtsgrundlage die

Überseelotsen am Eingang zur Ostsee Informationen nicht weitergegeben haben. Die bestehenden Vorschriften werden daher geändert, um diese Verpflichtung auf Überseelotsen, einschließlich jener auf Schiffen auf der Durchfahrt, auszuweiten. Außerdem wird vorgeschlagen, die Bestimmungen der Richtlinie so zu ändern, dass eine bessere Weiterverfolgung der von den Lotsen und den Hafenbehörden gemeldeten Mängel durch die Mitgliedstaaten ermöglicht wird.

3) Ausweitung und Vereinfachung der Zugangsverweigerung (Artikel 10)

Die Zugangsverweigerung ist ein sehr wirksames Abschreckungsinstrument im Hinblick auf die Außerdienststellung unternormiger Schiffe. Die derzeitigen Bestimmungen werden

- auf alle Schiffe ausgeweitet: die Statistiken zeigen, dass Massengutfrachter und Frachtschiffe in der Europäischen Union im Durchschnitt am häufigsten festgehalten werden;
- vereinfacht: die derzeitigen Kriterien sind nicht sehr aussagekräftig und sehr komplex in der Umsetzung. Eine klare Botschaft wird übermittelt, der Vorschlag stützt sich nun auf zwei einfache Kriterien: einerseits die schlechte Bewirtschaftung des Schiffs durch den Betreiber, ersichtlich an wiederholten Festhaltemaßnahmen ohne deutliche Verbesserung des Zustandes des Schiffes, andererseits die mangelhafte Weiterverfolgung durch den Flaggenstaat ersichtlich an der Tatsache, dass er auf der schwarzen und der grauen Liste der Pariser Vereinbarung geführt wird.
- verschärft: eine Mindestdauer der Zugangsverweigerung wird eingeführt, um den bereits festgestellten Missbrauch bei der Umsetzung der Richtlinie zu bekämpfen, vor allem die zu schnell aufgehobene Zugangsverweigerung ohne ernsthafte Überprüfung des Schiffszustandes. Wiederholungsfälle werden strenger sanktioniert bis hin zur endgültigen Verweigerung des Zugangs zu den Häfen der Europäischen Union.

4) Verschärfung der Anforderungen im Hinblick auf die für die Kontrollen zuständigen Behörden und die Fachkenntnisse der Besichtigter (Artikel 4 und 16)

Gemäß internationalem Recht kann die Hafenstaatkontrolle nur von einem Staat durchgeführt werden, der die Bestimmungen, deren Einhaltung er ausländischen Schiffen in seinen Häfen vorschreibt, vollständig einhält. In der Richtlinie wird auf diese für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union geltende Mindestvorschrift hingewiesen.

Darüber hinaus müssen die zuständigen Behörden in der Lage sein, die vorgeschriebenen Überprüfungen vorzunehmen, wenn die betreffenden Schiffe im Hafen liegen, gegebenenfalls auch an Wochenenden und Feiertagen, um zu verhindern, dass die betreffenden Schiffe sich jeder Überprüfung entziehen.

Schließlich ist vorgesehen, die Anforderungen an das berufliche Profil der Besichtigern zu erhöhen, indem die Mitgliedstaaten regelmäßig ihre Fachkenntnisse überprüfen, vor allem in Bezug auf die neuen Vorschriften, die sich aus Änderungen der Richtlinie oder internationaler Übereinkommen ergeben. Die Kommission wird ferner mit

Unterstützung der EMSA ein harmonisiertes Schema für die Qualifikation und Fortbildung der Besichtigter erstellen, damit gewährleistet ist, dass die Besichtigter in der erweiterten Europäischen Union über ein hohes Maß an Kompetenz verfügen.

5) Bessere Planung, Vorbereitung und Durchführung der Überprüfungen (Artikel 7 und 18)

Im Rahmen der Verschärfung der Bestimmungen für die Zusammenarbeit zwischen den Behörden müssen die bei den Häfen oder anderen Stellen eingegangenen Voranmeldungen den Besichtigern unverzüglich übergeben werden, damit diese Planung und Vorbereitung der Überprüfungen verbessern können.

Schließlich ist vorgesehen, dass sich der Besichtigter während der Überprüfung vergewissert, ob die in einem anderen Hafen festgestellten, aber nicht beseitigten Mängel in der Zwischenzeit abgestellt wurden.

6) Verbesserung des erweiterten Überprüfungssystems (Artikel 8)

Am erweiterten Überprüfungssystem werden praktische Verbesserungen vorgenommen: die für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommenden Schiffe werden im Voraus vom Besichtigter darüber unterrichtet, dass sie bei ihrer Ankunft im Hafen einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden und müssen im Gegenzug die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit diese Überprüfung durchgeführt werden kann.

Außerdem wird im Sinne der praktischen Vereinfachung die erweiterte Überprüfung auf die betreffenden Schiffskategorien ab einem einheitlichen Mindestalter (12 Jahre) angewandt.

7) Verschärfung der Bestimmungen in Bezug auf den Faktor Mensch (Artikel 12)

Aus den Statistiken der Pariser Vereinbarung geht hervor, dass zahlreiche Mängel mit der Qualifikation und den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute an Bord zusammenhängen. Einige Bestimmungen dienen der Verschärfung der entsprechenden Kontrollen, mit denen vor allem dem besorgniserregenden Anstieg der Zahl gefälschter Zeugnisse entgegengewirkt werden soll. Darüber hinaus werden die Beschwerden von Seeleuten bezüglich der Sicherheit und Gesundheit der Besatzung, der Lebensbedingungen und ganz allgemein der Sicherheit des Schiffes und der Verhütung von Verschmutzungen systematisch behandelt und die Seeleute über das Ergebnis unterrichtet.

8) Kontrollen im Bereich der Gefahrenabwehr (Artikel 7)

Der Seeverkehr ist gegenüber der Gefährdung durch Terrorakte oder andere Straftaten besonders exponiert. Als Beitrag zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen wurden die im Rahmen der Pariser Vereinbarung festgelegten Überprüfungsverfahren in die Richtlinie aufgenommen.

9) Mehr Transparenz und Veröffentlichung der Angaben zu Schiffen und Betreibern (Artikel 20)

Um die abschreckende Wirkung auf die im Rahmen der Richtlinie sanktionierten Schiffsbetreiber zu verstärken plant die Kommission, die Veröffentlichung einer „schwarzen Liste“ von Schiffseignern, deren Schiffe wiederholt festgehalten wurden oder für die eine Zugangsverweigerung ausgesprochen wurde, durch die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs. Auch eine „schwarze Liste“ der Schiffe, für die gemäß den Bestimmungen der Richtlinie eine Zugangsverweigerung ausgesprochen wurde, wird nach den gleichen Modalitäten veröffentlicht und fortlaufend aktualisiert.

10) Erleichterung der Weiterverfolgung der Umsetzung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten durch die Kommission (Artikel 23)

Die bestehenden Vorschriften, die der Kommission keine ausreichende Kontrolle der Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten ermöglichen, werden verbessert, damit die im Auftrag der Kommission tätige Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in elektronischer Form genaue Angaben zu den Schiffsbewegungen erhält. Auf dieser Grundlage kann das Funktionieren des Systems in den Häfen der Mitgliedstaaten genau analysiert werden, so dass beispielsweise die Überprüfungsressourcen an das Verkehrsaufkommen angepasst und der Gefahr des Entstehens von „Gefälligkeitshäfen“ entgegengewirkt werden kann.

11) Ein neues Überprüfungssystem (Artikel 5)

Derzeitiger Eckpfeiler der Hafenstaatkontrolle ist die Einhaltung des rein quantitativen Schwellenwerts von 25% überprüfter Schiffe je Mitgliedstaat, bei dem nicht nur zahlreiche Schiffe durch die Maschen schlüpfen, sondern zuweilen auch ungerechtfertigte Überprüfungen durchgeführt werden, damit dieser Schwellenwert erreicht wird. Der vorgeschlagene Ansatz umfasst das gemeinsame Ziel, alle in der Europäischen Union anlegenden Schiffe zu überprüfen, wobei die Schiffe mit erhöhtem Risiko öfter überprüft werden und die Qualitätsschiffe seltener.

Durch das neue Überprüfungssystem wird die Überprüfung der Qualitätsschiffe aufgrund von Kriterien erleichtert, die das Schiff selbst und seinen Flaggenstaat betreffen (vor allem die Tatsache, dass der Flaggenstaat das freiwillige Auditsystem der IMO anwendet). Es wird jedoch betont, dass das neue System nicht zu einer Schwächung des bisherigen Systems führen darf, was zu wachsender Unsicherheit führen würde. Vor allem darf das neue System nicht dazu führen, dass die Mitgliedstaaten weniger Mittel für die Hafenstaatkontrolle bereitstellen, sondern die Mittel sollen besser eingesetzt werden.

Der Grundsatz ist einfach, seine Umsetzung jedoch komplex : ein solches System setzt nämlich einen objektiven Mechanismus voraus, der die ausgewogene - und überprüfbare - Verteilung der Anzahl der Überprüfungen auf die Mitgliedstaaten gewährleistet, damit das Entstehen von „Gefälligkeitshäfen“ verhindert wird.

Die Modalitäten dieses Mechanismus werden derzeit im Rahmen der Pariser Verein-

barung - wo eine spezielle Task Force eingesetzt wurde - und der EMSA geprüft.

Daher wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorgeschlagen, die Grundsätze dieses neuen Überprüfungssystems sowie seine wichtigsten Bestandteile in die Richtlinie aufzunehmen: die Erstellung eines Risikoprofils für die Schiffe, Anreize für Schiffe mit einem niedrigen Profil sowie die Anpassung der bestehenden Verfahren zur Überprüfung und deren Weiterverfolgung.

Die zu einem späteren Zeitpunkt erforderlichen Änderungen der Richtlinie werden im Wege des Ausschussverfahrens eingefügt, sobald alle Bestandteile und praktischen Modalitäten des neuen Überprüfungssystems festgelegt sind.

Bis diese technischen Modalitäten jedoch angenommen und auf Gemeinschaftsebene in Kraft getreten sind wird weiterhin das bestehende System angewandt, vor allem der Schwellenwert von 25% überprüfter Schiffe je Mitgliedstaat.

↓ 95/21/EG

Vorschlag für eine

Richtlinie .../.../EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom [...]

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 1
(angepasst)

über die Kontrolle ~~von Schiffen~~ durch den Hafenstaat

↓ 95/21/EC (angepasst)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel ~~84 Absatz 2~~ ☒ 80 Absatz 2 ☒,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels ~~189e~~ ☒ 251 ☒ EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C [...], [...], S. [...].

² ABl. C [...], [...], S. [...].

³ ABl. C [...], [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...], [...], S. [...].

↓ neu

- (1) Die Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat⁵ wurde mehrmals grundlegend geändert. Da weitere Änderungen vorgenommen werden, sollte die Richtlinie im Interesse der Klarheit neugefasst werden.

↓ 95/21/EG Erwägung 1

- (2) Schiffsunfälle und die Ölverschmutzung der Meere und Küsten der Mitgliedstaaten erfüllen die Gemeinschaft mit ernster Sorge.

↓ 95/21/EG Erwägung 2

- (3) Ebenso ist die Gemeinschaft um die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen besorgt.

↓ 95/21/EG Erwägung 3
(angepasst)

~~Auf seiner Tagung vom 25. Januar 1993 nahm der Rat Schlussfolgerungen an, in denen die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten dringend aufgefordert wurden, für eine wirkungsvollere Anwendung und Durchsetzung angemessener internationaler Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und für den Schutz der Meeresumwelt zu sorgen und die neuen Vorschriften, sobald sie erlassen worden sind, umzusetzen~~

↓ 95/21/EG Erwägung 4
(angepasst)

~~In seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr⁶ (4) forderte der Rat die Kommission dringend auf, ihm so bald wie möglich spezifische Maßnahmen zu empfehlen und förmliche Vorschläge zu Kriterien für die Überprüfung von Schiffen, einschließlich der Harmonisierung der Vorschriften für das Festhalten von Schiffen und der Möglichkeit einer Veröffentlichung der Überprüfungsergebnisse sowie der Verweigerung des Zugangs zu Häfen in der Gemeinschaft, zu unterbreiten.~~

⁵ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (AbI. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

⁶ ~~AbI. C 271, vom 7. 10. 1993, S. 1.~~

↓ 95/21/EG Erwägung 5

- (4) Sicherheit, Verhütung von Verschmutzung sowie Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord lassen sich durch drastische Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in Gemeinschaftsgewässern wirkungsvoll verbessern, wenn die internationalen Übereinkommen, Codes und Entschlüsse strikt eingehalten werden.

↓ 95/21/EG Erwägung 6
(angepasst)

- (5) Die Kontrolle, ob Schiffe international vereinbarte Normen für die Sicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord einhalten, soll nach wie vor in erster Linie die Aufgabe des Flaggenstaats sein. Allerdings ~~weist~~ wies die Umsetzung und Durchsetzung internationaler Normen durch eine ~~wachsende Zahl~~ Reihe von Flaggenstaaten ernsthafte Mängel auf. Deshalb ~~müssen~~ sollten künftig auch die Hafenstaaten die Einhaltung international vereinbarter Normen für die Sicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord kontrollieren.

↓ 95/21/EG Erwägung 7

- (6) Durch ein einheitliches Konzept der Mitgliedstaaten für die wirkungsvolle Durchsetzung dieser internationalen Normen an Bord von Schiffen, die in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren und deren Häfen anlaufen, werden Wettbewerbsverzerrungen vermieden.

↓ neu

- (7) Die Schifffahrtsindustrie ist Terrorakten gegenüber exponiert. Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Verkehr wirksam umsetzen und die Einhaltung der Vorschriften für die Gefahrenabwehr durch entsprechende Kontrollen nachdrücklich überwachen.

↓ 95/21/EG Erwägung 8
(angepasst)

~~Ein gemeinschaftsrechtlicher Rahmen für die Harmonisierung der Überprüfungsverfahren ist von grundlegender Bedeutung, um die einheitliche Anwendung der Grundsätze der Sicherheit im Seeverkehr und der Verhütung von Verschmutzung sicherzustellen, die zu den Grundlagen der Verkehrs- und Umweltpolitik der Gemeinschaft gehören.~~

↓ 95/21/EG Erwägung 10
(angepasst)

~~Der Erlass einer Richtlinie des Rates ist das geeignete Verfahren, um den rechtlichen Rahmen und einheitliche Regeln und Kriterien für die Hafenstaatkontrolle festzulegen.~~

↓ 95/21/EG Erwägung 11

- (8) Die Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Pariser Vereinbarung) sollten genutzt werden.

↓ neu

- (9) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ geschaffene Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die notwendige Unterstützung für die möglichst einheitliche und effiziente Umsetzung des Systems der Hafenstaatkontrolle leisten. Die EMSA sollte insbesondere zur Entwicklung einer harmonisierten Gemeinschaftsregelung für die Qualifikation und Schulung der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigter beitragen.

↓ 95/21/EG Erwägung 12
(angepasst)

- (10) Die Tatsache, dass jeder Mitgliedstaat mindestens ~~25 v. H.~~ ein Viertel der ausländischen Schiffe, die seine Häfen in einem bestimmten Jahr anlaufen, überprüft, bedeutet, dass eine große Anzahl von Schiffen, die in Gemeinschaftsgewässern fahren, irgendwann überprüft worden ist.

↓ neu

- (11) Ein effizientes Hafenstaatkontrollsystem sollte jedoch gewährleisten, dass alle einen Hafen in der Europäischen Union anlaufenden Schiffe regelmäßig überprüft werden, statt sich wie bislang auf die Kontrolle eines Viertels der in jedem Mitgliedstaat ankommenden Schiffe zu beschränken. Die Überprüfung sollte sich auf unternormige Schiffe konzentrieren, während Qualitätsschiffe, d.h. Schiffe mit zufriedenstellenden Prüfaufzeichnungen oder Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der dem Audit-System der IMO-Mitglieder genügt, durch seltenere Überprüfungen belohnt werden sollten. Diese neuen Überprüfungs Vorschriften sollten in das Hafenstaatkontrollsystem der Gemeinschaft aufgenommen werden, sobald seine verschiedenen Aspekte definiert sind und auf der Grundlage einer Überprüfungsaufteilung, bei der jeder Mitgliedstaat

⁷ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 (AbI. L 129 vom 29.4.2004, S. 1).

einen klaren Beitrag zum Erreichen des Gemeinschaftsziels eines umfassenden Überprüfungssystems leistet.

↓ 95/21/EG Erwägung 13
(angepasst)

~~Es sollten weitere Anstrengungen zur Entwicklung eines verbesserten Systems für die gezielte Auswahl von Schiffen zur Überprüfung unternommen werden.~~

↓ 95/21/EG Erwägung 14
(angepasst)

- (12) Die Regeln und Verfahren für Überprüfungen durch den Hafenstaat einschließlich der Kriterien für das Festhalten von Schiffen ~~müssen~~ sollten vereinheitlicht werden, um in allen Häfen ein gleiches Maß an Wirkung zu sichern und so das gezielte Anlaufen bestimmter Häfen, mit dem das Netz ordnungsgemäßer Kontrollen umgangen werden soll, drastisch zu verringern.

↓ neu

- (13) Bestimmte Kategorien von Schiffen stellen ab einem gewissen Alter ein großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko dar und sollten daher Gegenstand einer erweiterten Überprüfung sein; die Einzelheiten dieser erweiterten Überprüfung sind festzulegen.

↓ 95/21/EG Erwägung 15
(angepasst)

~~Die Unfall-, Festhalte- und Mängelstatistiken, die in der Mitteilung der Kommission über "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" und im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht worden sind, zeigen, dass bestimmte Schiffarten einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden müssen.~~

↓ 2001/106/EG Erwägung 4
(angepasst)

- (14) Einige Schiffe stellen wegen ihres schlechten Erhaltungszustands, ihrer Flagge und ihrer Vorgeschichte ein offenkundiges Risiko für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Meeresumwelt dar. ~~Hierzu zählen insbesondere Schiffe unter der Flagge eines Staates, der in der Schwarzen Liste, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird, als Staat mit "sehr hohem Risiko" oder "hohem Risiko" aufgeführt ist.~~ Folglich muss diesen Schiffen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert werden, sofern nicht der Nachweis erbracht wird, dass sie ohne Gefahr in den Gemeinschaftsgewässern betrieben werden können. Es ~~müssen~~ sollten Leitlinien für die Verfahren festgelegt werden, die bei der Verhängung einer derartigen Zugangsverweigerung und der Aufhebung dieser Maßnahme anwendbar

sind. Im Interesse der Transparenz sollte die Liste der Schiffe, denen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, veröffentlicht werden.

↓ neu

- (15) Um die Belastung bestimmter Verwaltungen und Unternehmen durch wiederholte Überprüfungen zu verringern, sollte eine gemäß der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr⁸ zur Zufriedenheit des Aufnahme Staates durchgeführte Überprüfung eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs als erweiterte Überprüfung im Sinne des Hafenstaatkontrollsystems gelten.

↓ 95/21/EG Erwägung 16
(angepasst)

- (16) Mängel, die auf der Nichteinhaltung der Bestimmungen der Übereinkommen beruhen, müssen beseitigt werden. Schiffe, die zur bei denen eine Behebung erforderlich ist aufgefordert werden, müssen, wenn diese Mängel eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, so lange festgehalten werden, bis die Mängel behoben sind.

↓ 95/21/EG Erwägung 17

- (17) Es ist ein Recht auf Widerspruch gegen ein von den zuständigen Behörden verfügtes Festhalten vorzusehen, um unangemessene Anordnungen zu verhindern, die ein unzulässiges Festhalten und Verzögerungen bewirken könnten.

↓ 95/21/EG Erwägung 18
(angepasst)

~~Die Reparaturmöglichkeiten im Überprüfungshafen können so beschaffen sein, dass die zuständige Behörde dem Schiff die Erlaubnis zur Weiterfahrt zu einer geeigneten Reparaturwerft erteilen muss, sofern die Voraussetzungen für eine solche Fahrt erfüllt sind. Schiffe, die den Vorschriften nicht entsprechen, würden weiterhin eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen und wirtschaftliche Vorteile genießen, wenn sie nicht gemäß den einschlägigen Vorschriften der Übereinkommen umgebaut werden, weshalb ihnen der Zugang zu allen Häfen in der Gemeinschaft verweigert werden soll.~~

⁸ ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

↓ 95/21/EG Erwägung 19
(angepasst)

~~Unter bestimmten Umständen kann einem Schiff, dem der Zugang zu Häfen in der Gemeinschaft verweigert wurde, die Genehmigung zum Einlaufen erteilt werden. Unter diesen Umständen sollte diesem Schiff der Zugang zu einem bestimmten Hafen nur dann genehmigt werden, falls alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, damit es sicher einlaufen kann.~~

↓ 95/21/EG Erwägung 20
(angepasst)

~~Die vielseitigen Anforderungen der Übereinkommen an den Bau, die Ausrüstung und die Besatzung eines Schiffes und die schwerwiegenden Folgen der Entscheidungen, die von den Besichtigern getroffen werden, sowie die Notwendigkeit, dass die Besichtigter völlig unparteiische Entscheidungen treffen, verlangen, dass Überprüfungen nur von Besichtigern vorgenommen werden, die ordnungsgemäß ermächtigte öffentliche Bedienstete oder andere ordnungsgemäß ermächtigte Personen mit hervorragenden Kenntnissen und großer Erfahrung sind.~~

↓ neu

(18) Behörden und Besichtigter, die an der Hafenstaatkontrolle beteiligt sind, sollten in keinem Interessenkonflikt in Bezug auf die Häfen oder die Schiffe, in bzw. auf denen Überprüfungen vorgenommen werden, und damit verbundene Interessen stehen. Die Besichtigter sollten angemessen qualifiziert sein und eine geeignete Schulung erhalten, damit sie ihre Fachkenntnisse für die Durchführung von Überprüfungen aufrechterhalten und verbessern können. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Entwicklung und Förderung einer harmonisierten Gemeinschaftsregelung für die Qualifikation und Schulung der Besichtigter zusammenarbeiten.

↓ 95/21/EG Erwägung 21
(angepasst)

(19) Lotsen und Hafenbehörden können ☒ sollte es ermöglicht werden ☒, nützliche Informationen über ☒ an Bord von Schiffen festgestellte ☒ Mängel ~~von Schiffen und Besatzungen~~ ☒ zu ☒ liefern.

↓ neu

(20) Alle Beschwerden über die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord sollten untersucht werden. Jeder Beschwerdeführer sollte über die Weiterverfolgung seiner Beschwerde unterrichtet werden.

↓ 95/21/EG Erwägung 22

- (21) Die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und sonstigen Behörden oder Organisationen ist für eine wirksame Nachprüfung von Schiffen, denen trotz Mängel das Auslaufen erlaubt worden ist, und für den Austausch von Informationen über Schiffe in Häfen erforderlich.

↓ 95/21/EG Erwägung 23
(angepasst)
⇒ neu

- (22) ⇒ Da die Überprüfungsdatenbank ein wesentlicher Bestandteil der Hafenstaatkontrolle ist, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass sie entsprechend den Gemeinschaftsanforderungen aktualisiert wird. ⇐ ~~Das "SIRENAC E" genannte Informationssystem, das im Rahmen der Pariser Vereinbarung eingerichtet worden ist, liefert eine Fülle zusätzlicher Informationen, die für die Anwendung dieser Richtlinie benötigt werden.~~

↓ 95/21/EG Erwägung 24
(angepasst)

- (23) Die Veröffentlichung von Angaben über Schiffe ☒ sowie ihre Betreiber und Unternehmen ☒, welche die internationalen Normen für die Sicherheit, die Gesundheit und den Schutz der Meeresumwelt nicht einhalten, kann ein wirkungsvolles Abschreckungsmittel sein, das Verlader davon abhält, solche Schiffe zu benutzen, und ein Anreiz für die Eigentümer dieser Schiffe, ~~von sich aus~~ Abhilfemaßnahmen zu treffen.

↓ 95/21/EG Erwägung 25
(angepasst)

- (24) Sämtliche Kosten für Schiffsüberprüfungen, die ein Festhalten rechtfertigen, ☒ sowie für die Aufhebung der Zugangsverweigerung ☒ sollten dem Eigentümer oder dem Betreiber des Schiffes in Rechnung gestellt werden.

↓ 95/21/EG Erwägung 26
(angepasst)

~~Im Rahmen dieser Richtlinie ist es zweckmäßig, den Ausschluß nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern⁹, heranzuziehen, der die Kommission bei der~~

⁹ ~~ABl. L 247 vom 05.10.1993, S. 19.~~

~~Wahrnehmung der Aufgabe unterstützen sollte, die Überprüfungspflichten der Mitgliedstaaten anhand der gesammelten Erfahrungen und unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der Pariser Vereinbarung zu ändern und die Anlagen dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse der einschlägigen internationalen Organisationen und der Pariser Vereinbarung erforderlichenfalls anzupassen~~

↓ 2001/106/EG Erwägung 18
(angepasst)

- (25) Die zur Durchführung ~~der~~ dieser Richtlinie ~~95/21/EG~~ erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden¹⁰.
-

↓ neu

- (26) Da das Ziel der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Gemeinschaft durch Verbesserung des Überprüfungssystems der Gemeinschaft für seegehende Schiffe und die Entwicklung von Schutzmaßnahmen gegen Meeresverschmutzung auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (27) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in das nationale Recht ist auf diejenigen Bestimmungen zu beschränken, die gegenüber den früheren Richtlinien eine wesentliche Änderung herbeiführen. Die Verpflichtung zur Umsetzung der unverändert gebliebenen Bestimmungen ergibt sich aus der früheren Richtlinie.
- (28) Diese Richtlinie sollte die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang XVII Teil B angegebenen Richtlinien in nationales Recht unberührt lassen -

¹⁰ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

↓ 95/21/EG (angepasst)
⇒ neu

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Diese Richtlinie soll zu einer drastischen Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten beitragen, indem sie

- a) die Einhaltung internationaler und einschlägiger gemeinschaftlicher Vorschriften für die Sicherheit auf See, ⇒ die Gefahrenabwehr im Seeverkehr, ⇐ den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe aller Flaggen fördert;
- b) gemeinsame Kriterien für die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat festlegt und die Verfahren für die Überprüfung und das Festhalten vereinheitlicht, wobei die Verpflichtungen, welche die Seeschiffahrtsbehörden der Mitgliedstaaten in der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingegangen sind, gebührend zu berücksichtigen sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

↓ 95/21/EG (angepasst)

Im Sinne dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anlagen bezeichnet der Ausdruck:

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 2
(angepasst)

1. „Übereinkommen“ ☒ folgende Übereinkommen mit ihren Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden rechtlich bindenden Kodizes in der jeweils geltenden Fassung ☒:

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 2

- a) das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL 66);
- b) das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74);

- c) das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (Marpol 73/78);
- d) das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78);
- e) das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72);
- f) das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (ITC 69);
- g) das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO Nr. 147);
- h) das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 (CLC 92).

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 2 (angepasst)
 →₁ 2002/84/EG Art. 4 Nummer 1 Buchstabe a)

~~zusammen mit den Protokollen und Änderungen dieser Übereinkommen und damit zusammenhängenden rechtlich bindenden Kodizes →₁ in der jeweils geltenden Fassung ←.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 2 (angepasst)
 →₁ 2002/84/EG Art. 4 Nummer 1 Buchstabe b)

2. „ Pariser Vereinbarung“ die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle →₁ in der jeweils geltenden Fassung ←.

↓ 95/21/EG

3. „Schiff“ ein seegehendes Fahrzeug, auf das eines oder mehrere Übereinkommen Anwendung finden und das eine andere Flagge als diejenige des Hafenstaats führt;
4. „Anlage vor der Küste“ eine feststehende oder schwimmende Plattform auf oder über dem Festlandsockel eines Mitgliedstaats;

↓ neu

5. „Ankerplatz“ einen für das Ankern eines Schiffes geeigneten Platz im Hafen oder einem anderen Gebiet unter der Gerichtsbarkeit des Hafens;

↓ 95/21/EG

6. „Besichtiger“ eine Person, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß zur Durchführung von Hafenstaatkontrollen ermächtigt wurde und dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist; bei dieser Person kann es sich um einen öffentlichen Bediensteten oder um eine andere Person handeln;

↓ neu

7. „zuständige Behörde“ eine für die Hafenstaatkontrolle gemäß dieser Richtlinie zuständige Seeschiffverkehrsbehörde;

8. „zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr“ eine zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr gemäß Artikel 2 Nummer 7 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹;

↓ 95/21/EG (angepasst)
⇒ neu

9. „Überprüfung“ einen Besuch an Bord des Schiffes ⇒ durch einen Besichtiger zur Überprüfung der Beachtung der einschlägigen Übereinkommen und Vorschriften, wobei mindestens die in Artikel 7 Absatz 1 vorgeschriebenen Kontrollen durchzuführen sind; ⇐ ~~um sowohl die Gültigkeit der maßgeblichen Zeugnisse und anderer Unterlagen als auch den Zustand des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Besatzung zu überprüfen.~~

10. „eine gründlichere Überprüfung“ eine Überprüfung, bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den Umständen im Sinne von Artikel ~~7~~ 7 Absatz 4 insgesamt oder gegebenenfalls teilweise einer gründlichen ~~Überprüfung~~ Prüfung hinsichtlich Bau, Ausrüstung, Besatzung, Lebens- und Arbeitsbedingungen und Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden;

11. „erweiterte Überprüfung“ eine Überprüfung, ⇒ die mindestens die in Anhang VIII Teil C aufgeführten Punkte umfasst. Eine erweiterte Überprüfung kann eine gründlichere Überprüfung beinhalten, wann immer dafür triftige Gründe gemäß Artikel 7 Absatz 4 vorliegen ⇐; ~~gemäß Artikel 7.~~

¹¹ ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

↓ neu

12. „*Beschwerde*“ eine(n) vom Kapitän, von einem Besatzungsmitglied, einer Berufsorganisation, einem Verband, einer Gewerkschaft oder ganz allgemein einer Person, die sich für die Sicherheit des Schiffes einschließlich der Sicherheit und Gesundheit seiner Besatzung, der Lebens- und Arbeitsbedingungen und der Verhütung von Verschmutzung interessiert, vorgelegte Information oder Bericht;

↓ 95/21/EG

13. „*Festhalten*“ das förmliche Verbot, mit dem einem Schiff wegen festgestellter Mängel, die es einzeln oder zusammen seeuntüchtig machen, untersagt wird, auszulaufen;

↓ neu

14. „*Zugangsverweigerung*“ ein dem Kapitän eines Schiffes und dem für das Schiff verantwortlichen Unternehmen ausgehändigtes Dokument, in dem mitgeteilt wird, dass dem Schiff der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wird;

↓ 95/21/EG

15. „*Einstellung eines Betriebs*“ ein förmliches Verbot, mit dem einem Schiff wegen festgestellter Mängel, die einzeln oder zusammen die weitere Durchführung eines Betriebs gefährlich machen, untersagt wird, diesen Betrieb weiter durchzuführen;

↓ neu

16. „*Unternehmen*“ den Eigner des Schiffes oder eine beliebige sonstige Organisation oder Person (wie z. B. den Geschäftsführer oder den Bareboatcharterer), die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle durch den Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) dem Schiffseigner auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen;

17. „*Anerkannte Organisation*“ eine Klassifizierungsgesellschaft oder eine andere private Organisation, die für die Verwaltung eines Flaggenstaats hoheitliche Aufgaben durchführt;

18. „*vorgeschriebenes Zeugnis*“ ein gemäß den internationalen Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestelltes Zeugnis;

19. „*Klassenzertifikat*“ ein von einer anerkannten Organisation ausgestelltes Dokument, das die Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß den von ihr festgelegten und veröffentlichten Vorschriften feststellt;

20. „Überprüfungsdatenbank“ ein zentrales Informationssystem für die Aufzeichnungen über die Hafenstaatkontrolle.

↓ 95/21/EG
⇒ neu

Artikel 3

Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie ist auf ⇒ einen Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats anlaufende ⇐ Schiffe und ihre Besatzung anzuwenden.

~~a) einen Hafen eines Mitgliedstaats oder eine Anlage vor der Küste anlaufen oder~~

~~b) vor einem solchen Hafen oder einer solchen Anlage vor Anker gegangen sind.~~

⇒ Für die Zwecke dieser Richtlinie kann ein Mitgliedstaat nach internationalem Recht auch Überprüfungs- und Festhaltebefugnisse ausüben gegenüber einem Schiff, das sich in seinen Hoheitsgewässern oder an einer Offshore-Anlage befindet bzw. vor dieser oder einer anderen Anlage in seinen Hoheitsgewässern vor Anker gegangen ist. ⇐

Die den Mitgliedstaaten im Rahmen der einschlägigen internationalen Übereinkommen verliehenen Rechte auf Interventionen bleiben von diesem Artikel unberührt.

2. Bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 wenden die Mitgliedstaaten die anwendbaren Vorschriften eines einschlägigen Übereinkommens an und treffen, soweit ein Übereinkommen nicht anwendbar ist, die gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Schiffe nicht offensichtlich eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen. Die Mitgliedstaaten lassen sich bei der Anwendung dieses Absatzes von Anlage 1 der Pariser Vereinbarung leiten.

3. Bei der Überprüfung eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der nicht Vertragspartei eines Übereinkommens ist, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass diesem Schiff und seiner Besatzung keine günstigere Behandlung gewährt wird als einem Schiff unter der Flagge eines Staates, der Vertragspartei des Übereinkommens ist.

4. Fischereifahrzeuge, Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Holzschiffe einfacher Bauart, staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden, und Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 3
(angepasst)

Artikel 4

⊗ Pflichten der Mitgliedstaaten ⊗

Überprüfungsstelle

↓ neu

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um von Rechts wegen an Bord ausländischer Schiffe die in dieser Richtlinie genannten Überprüfungen in Einklang mit dem internationalen Recht durchführen zu können.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 3
⇒ neu

⇒ 2. ⇐ Die Mitgliedstaaten unterhalten für die Überprüfung von Schiffen geeignete ~~nationale Seeschiffsverwaltungen (nachstehend 'zuständige Behörden' genannt), die über die erforderliche Zahl von Mitarbeitern, insbesondere von qualifizierten Besichtigern, verfügen,~~ und stellen durch geeignete Maßnahmen sicher, dass ihre zuständigen Behörden die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie erfüllen. ⇒ Sie stellen unter Berücksichtigung des Umfangs und der Merkmale des Schiffsverkehrs in jedem Hafen die erforderliche Zahl von Mitarbeitern, insbesondere von qualifizierten Besichtigern, ein. ⇐

⇒ Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass Besichtigter für die Durchführung der erweiterten und der obligatorischen Überprüfungen gemäß Artikel 8 und Anhang I, Teil A.1. verfügbar sind. ⇐

↓ 95/21/EG

Artikel 5

Überprüfungspflichten

↓ neu

1. Die Mitgliedstaaten leisten einen eigenen Beitrag in Form von Überprüfungen, durch den zusätzlich zu den von anderen Mitgliedstaaten und Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung durchgeführten Überprüfungen sichergestellt wird, dass alle die Häfen und Ankerplätze der Europäischen Union anlaufenden Schiffe überprüft werden. Dadurch wird gewährleistet, dass stärker risikobehaftete Schiffe eingehenderen Überprüfungen in kürzeren Zeitabständen unterzogen werden.

Das im Hinblick auf das Erreichen der in Unterabsatz 1 genannten Ziele geschaffene Überprüfungssystem enthält die in Anhang III erläuterten Bestandteile.

2. Die Vorschriften für die in Absatz 1 genannte Überprüfung werden von der Kommission nach dem in Artikel 24(2) genannten Verfahren festgelegt.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 4
(angepasst)
⇒ neu

☒ 3. ☒ 4. ⇒ Solange die in Absatz 2 genannten Maßnahmen nicht in Kraft sind, ☒ führt ☒ die zuständige Behörde jedes Mitgliedstaats ~~führt~~ jährlich so viele Überprüfungen ~~von Schiffen gemäß Absatz 2 und Artikel 7~~ durch, dass deren Gesamtzahl mindestens 25 v. H. der durchschnittlichen jährlichen Zahl der einzelnen Schiffe entspricht, die seine Häfen angelaufen haben, ~~berechnet auf der Grundlage der letzten drei Kalenderjahre, für die statistische Angaben vorliegen~~ ⇒. Diese jährliche Zahl entspricht dem Durchschnitt der letzten drei Kalenderjahre, für die statistische Angaben vorliegen. Der zugrundegelegte Zeitraum endet höchstens ein Jahr vor Beginn des Überprüfungsjahres. ☒

↓ neu

4. Bei der Auswahl von Schiffen zur Überprüfung beachtet die zuständige Behörde die Vorschriften in Anhang I.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 4

~~2. a) Die zuständige Behörde sorgt vorbehaltlich des Artikels 7a dafür, dass jedes Schiff, das keiner erweiterten Überprüfung unterzogen wurde und für das das Informationssystem Sirenac einen Prioritätsfaktor von über 50 anzeigt, einer Überprüfung gemäß Artikel 6 unterzogen wird, sofern die letzte Überprüfung, die in einem Hafen der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführt wurde, mindestens einen Monat zurückliegt.~~

~~b) Für die Auswahl der anderen Schiffe zur Überprüfung legt die zuständige Behörde die Reihenfolge des Vorrangs folgendermaßen fest:~~

~~Unabhängig von ihrem Prioritätsfaktor werden zunächst die in Anhang I Teil I genannten Schiffe ausgewählt.~~

~~Die in Anhang I Teil II genannten Schiffe werden in absteigender Reihenfolge entsprechend dem Wert ihres Prioritätsfaktorbereichs ausgewählt, der im Informationssystem Sirenac angezeigt wird.~~

~~3. Die Mitgliedstaaten sehen von der Überprüfung von Schiffen ab, die in den letzten sechs Monaten von einem Mitgliedstaat besichtigt worden sind, sofern~~

~~das Schiff nicht in Anhang I aufgeführt ist und~~

~~nach einer vorhergehenden Überprüfung keine Mängel gemeldet wurden und
keine triftigen Gründe für eine Überprüfung vorliegen und
das Schiff nicht unter Absatz 2 Buchstabe a) fällt.~~

↓95/21/EG

~~4. Absatz 3 gilt nicht für die in den Übereinkommen speziell vorgesehenen betrieblichen Kontrollen.~~

~~5. Die Mitgliedstaaten und die Kommission werden sich gemeinsam um die Entwicklung von Prioritäten und Verfahrensweisen bemühen, die eine zielgerichtete Auswahl von Schiffen, die wahrscheinlich Mängel aufweisen, ermöglichen.~~

~~Nachfolgende Änderungen dieses Artikels mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1 unterliegen den Bestimmungen von Artikel 19.~~

↓neu

Artikel 6

Anmeldung von Schiffen

Der Betreiber, Agent oder Kapitän eines einen Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats anlaufenden Schiffes meldet dessen Ankunft gemäß Anhang III.

↓95/21/EG (angepasst)
⇒neu

Artikel ~~7~~ ~~6~~

Überprüfungsverfahren

1. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass der Besichtigter mindestens

a) die Zeugnisse und Unterlagen ~~⇒~~, die gemäß den gemeinschaftlichen Vorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr und internationalen Übereinkommen, vor allem den in ~~↳~~ nach Anhang ~~⊗~~ IV aufgeführten, an Bord mitzuführen sind, ~~⊗~~ ~~in dem erforderlichen Umfang~~ überprüft.

⇒ b) gegebenenfalls überprüft, ob bei der früheren Überprüfung durch einen Mitgliedstaat oder einen Unterzeichnerstaat der Pariser Vereinbarung festgestellte Mängel beseitigt wurden. ~~↳~~

~~⊗~~ c) ~~⊗~~ ~~↳~~ sich einen Eindruck vom Gesamtzustand des Schiffes ~~⊗~~, einschließlich der hygienischen Verhältnisse, ~~⊗~~ einschließlich des Maschinenraums und der Unterkunftsräume ~~und einschließlich der hygienischen Verhältnisse~~ verschafft.

↓ neu

2. Wurde einem Schiff das Auslaufen aus einem Hafen unter der Bedingung gestattet, dass die Mängel im nächsten Hafen beseitigt werden, so beschränkt sich die Überprüfung darauf, festzustellen, ob diese Mängel beseitigt wurden.

Der Besichtigter kann jedoch nach seinem fachlichen Urteil entscheiden, dass die Überprüfung auf weitere Aspekte ausgeweitet werden muss.

↓95/21/EG (angepasst)

☒ 3. ☒ ~~2~~ Der Besichtigter kann alle anderen als die in Anhang ☒ IV ☒ ~~II~~ genannten maßgeblichen Zeugnisse und Unterlagen, die nach den Übereinkommen an Bord mitzuführen sind, prüfen.

☒ 4. ☒ ~~3~~ Gibt es nach der Überprüfung im Sinne der Absätze 1 ☒ , ☒ 2 ☒ und 3 ☒ triftige Gründe für die Annahme, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung oder seine Besatzung die anwendbaren Vorschriften eines Übereinkommens im Wesentlichen nicht erfüllt, so ist eine gründlichere Überprüfung einschließlich einer weiteren Kontrolle, ob die betrieblichen Anforderungen an Bord erfüllt werden, durchzuführen.

«Triftige Gründe» liegen vor, wenn der Besichtigter auf Anzeichen stößt, die nach seinem fachlichen Urteilsvermögen eine gründlichere Überprüfung des Schiffes, der Ausrüstung oder der Besatzung erforderlich machen.

Die Anhänge ☒ V und VII, Abschnitt C ☒ ~~III~~ enthalten Beispiele für «Triftige Gründe».

☒ 5. ☒ ~~4~~ Die einschlägigen Verfahren und Richtlinien für die Kontrolle von Schiffen nach Anhang ☒ VI ☒ ~~IV~~ sind ebenfalls einzuhalten.

↓ neu

Weichen die in Anhang VI Nummer 4 genannten Verfahren und Leitlinien jedoch vom geltenden Gemeinschaftsrecht ab, so verabschieden die Mitgliedstaaten keine innerstaatlichen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, deren Ergebnis die Einführung von Verfahren oder Überprüfungspraktiken wäre, die gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßen. Sie stellen sicher, dass die zuständigen Behörden ordnungsgemäß über die einschlägigen, in Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht umzusetzenden Leitlinien und Verfahren unterrichtet werden, und überprüfen deren ordnungsgemäße Umsetzung.

5. Bei der Durchführung von Sicherheitskontrollen an Bord hält der Besichtigter die Verfahren gemäß Anhang VII ein.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 5
(angepasst)

Artikel ~~8~~ ~~7~~

~~Obligatorische~~ Erweiterte Überprüfung bestimmter Schiffe

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 5
(angepasst)
⇒ neu

1. Unter eine der Kategorien von Anhang ~~8~~ VIII Nummer B ~~8~~ ~~V Abschnitt A~~ fallende Schiffe ~~können~~ ~~8~~ kommen ~~8~~ nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der letzten erweiterten Überprüfung in einem Hafen eines ~~8~~ Mitgliedstaats oder eines ~~8~~ Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung ~~8~~ für ~~8~~ eine# erneute# erweiterte# Überprüfung ~~8~~ in Betracht ~~8~~ ~~unterzogen werden~~.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 5
(angepasst)
⇒ neu

2. Wird ein solches Schiff gemäß ~~8~~ Anhang II Nummer A.2 ~~8~~ ~~Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b)~~ für eine Überprüfung ausgewählt, so wird eine erweiterte Überprüfung durchgeführt. Jedoch kann zwischen zwei erweiterten Überprüfungen eine Überprüfung gemäß Artikel ~~8~~ ~~7~~ ~~8~~ ~~6~~ durchgeführt werden.

~~3. (a) Der Betreiber oder der Kapitän eines Schiffs, auf das Absatz 1 Anwendung findet, übermittelt der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedstaats jeden Hafens, der nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der letzten erweiterten Überprüfung angelaufen wird, alle in Anhang V Abschnitt B genannten Informationen. Diese Informationen werden spätestens drei Tage vor der voraussichtlichen Ankunftszeit oder noch vor dem Auslaufen aus dem vorherigen Hafen, wenn die Fahrt voraussichtlich weniger als drei Tage dauert, übermittelt.~~

~~b) Jedes Schiff ⇒ im Sinne von Absatz 1 ⇐, das gegen ⇒ die Benachrichtigungsvorschriften gemäß Artikel 6 ⇐ ~~Buchstabe a)~~ verstößt, wird im Bestimmungshafen ⇒ oder am Ankerplatz ⇐ einer erweiterten Überprüfung unterzogen.~~

~~8~~ 3. ~~8~~ ~~4~~ Die Mitgliedstaaten stellen vorbehaltlich des Artikels ~~8~~ ~~9~~ ~~8~~ ~~7a~~ sicher, dass Schiffe, auf die Absatz ~~8~~ ~~1~~ ~~8~~ ~~3~~ Anwendung findet und die ~~8~~ gemäß Anhang I ~~8~~ einen Prioritätsfaktor von 7 oder mehr haben, in dem ersten Hafen, den sie nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der ~~8~~ vorhergehenden ~~8~~ ~~letzten~~ erweiterten Überprüfung anlaufen, einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 5
(angepasst)

~~Den Mitgliedstaaten, die insbesondere aufgrund von Problemen bei der Einstellung und Ausbildung von Besichtigern ihre Kapazität nicht so rechtzeitig erhöhen können, dass sie alle erforderlichen zusätzlichen Überprüfungen durchführen können, wird bis zum 1. Januar 2003 erlaubt, ihren Besichtigungsdienst schrittweise aufzustocken. Diese Frist kann für den Hafen Rotterdam um sechs Monate verlängert werden. Die Kommission wird die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament hierüber in Kenntnis setzen.~~

☒ 4. ☒ ~~5.~~ ☒ Eine ☒ erweiterte Überprüfungen werden ☒ wird ☒ gemäß den Verfahren des Anhangs ☒ VIII Nummer C ☒ ~~V Abschnitt C~~ durchgeführt.

~~6. Besteht die Möglichkeit, dass eine Änderung der Pariser Vereinbarung oder ein entsprechender Änderungsentwurf die Tragweite der Verpflichtung zur erweiterten Überprüfung gemäß diesem Artikel schwächt, so unterbreitet die Kommission dem nach Artikel 18 eingesetzten Ausschuss unverzüglich einen Entwurf von Maßnahmen zur Wiedereinführung der Werte des Prioritätsfaktors entsprechend den Zielen dieser Richtlinie."~~

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 6
(angepasst)
⇒ neu

Artikel ☒ 9 ☒ ~~7a~~

Vorgehen in den Fällen, in denen bestimmte Schiffe nicht überprüft werden können

1. In Fällen, in denen ein Mitgliedstaat aus betrieblichen Gründen eine Überprüfung eines Schiffes mit einem Prioritätsfaktor von über 50 gemäß ☒ Anhang I ☒ ~~Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a)~~ oder eine obligatorische erweiterte Überprüfung gemäß ☒ Artikel 8 Absatz 3 ☒ ~~Artikel 7 Absatz 4~~ nicht durchführen kann, teilt er unverzüglich ⇒ den zuständigen Behörden des nächsten Hafens (sofern es der Hafen eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung ist) ⇐ ~~dem Informationssystem Sirena~~ mit, dass eine entsprechende Überprüfung nicht durchgeführt wurde.

2. Diese Fälle werden der Kommission alle sechs Monate mit Angabe der Gründe mitgeteilt, aus denen die betreffenden Schiffe nicht überprüft wurden. ⇒ Zusätzlich nennt der Mitgliedstaat die Gesamtzahl der während dieser sechs Monate gemäß Artikel 8 Absatz 2 und Anhang I Nummer A.1 durchgeführten Überprüfungen. ⇐

⇒ Diese Mitteilungen werden vier Monate nach Ende des Zeitraums, auf den sich die Daten beziehen, vorgelegt. ⇐

3. ⇒ In drei aufeinander folgenden Kalenderjahren ⇐ ~~Pro Kalenderjahr~~ darf der Anteil dieser ~~nicht durchgeführten~~ ⇒ ausgelassenen ⇐ Überprüfungen ⇒ gemäß Absatz 1 ⇐ 5 v. H. der durchschnittlichen jährlichen Zahl der einzelnen Schiffe nicht überschreiten, die für die Überprüfungen gemäß Absatz 1 in Betracht kommen und ⇒ während dieses Zeitraums ⇐ Häfen des Mitgliedstaats angelaufen haben, ~~berechnet auf der Grundlage der letzten drei Kalenderjahre, für die statistische Angaben vorliegen.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 6
(angepasst)

4. Schiffe, auf die Absatz 1 Anwendung findet, werden im nächsten Gemeinschaftshafen, den sie anlaufen, einer obligatorischen Überprüfung gemäß Anhang I Nummer A.1 ~~Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a)~~ oder einer obligatorischen erweiterten Überprüfung gemäß Artikel 8 Absatz 2 ~~Artikel 7 Absatz 4~~ unterzogen.

5. Bis zum 22. Juli 2008 wird der in Absatz 3 genannte Anteil von 5 v. H. auf der Grundlage einer Bewertung der Kommission geändert, wenn dies zweckdienlich erscheint; für die Änderung gilt das ~~Verfahren des Artikels~~ in Artikel 24(2) genannte Verfahren ~~19~~.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 7
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 10 ~~7~~

Maßnahmen der Zugangsverweigerung für bestimmte Schiffe

1. Ein Mitgliedstaat sorgt dafür, dass, mit Ausnahme der Fälle des Artikels 15 Absatz 6 ~~11 Absatz 6~~, einem ~~in eine der Kategorien von Anhang XI Abschnitt A eingeordneten Schiff~~ , das die Kriterien von Anhang IX Nummer A erfüllt, der Zugang zu seinen Häfen oder Ankerplätzen verweigert wird. ~~sofern dieses Schiff~~

~~entweder~~

~~die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Schwarzen Liste aufgeführt ist, und~~

~~im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Unterzeichnerstaates der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde;~~

~~oder~~

~~die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Schwarzen Liste als Staat mit «sehr hohem Risiko» oder mit «hohem Risiko» aufgeführt ist, und~~

~~im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als einmal in einem Hafen eines Unterzeichnerstaates der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 7
(angepasst)
⇒ neu

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff ~~die Erlaubnis erhalten hat,~~ den Hafen ☒ oder Ankerplatz verlassen hat ☒ ~~zu verlassen,~~ in dem es ~~je nach Fall~~ zum ~~zweiten oder~~ dritten Mal fest gehalten wurde ⇒ und wo eine Zugangsverweigerung ausgestellt wurde ⇐ .

2. Für die Zwecke des Absatzes 1 halten die Mitgliedstaaten die in Anhang IX ☒ Nummer ☒ ~~XI Abschnitt~~ B aufgeführten Verfahren ein.

~~3. Die Kommission veröffentlicht halbjährlich Informationen über die Schiffe, denen unter Anwendung dieses Artikels der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wurde.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 8
(angepasst)

Artikel ☒ 11 ☒ §

Überprüfungsbericht an den Kapitän

Im Anschluss an eine Überprüfung, eine gründlichere Überprüfung oder eine erweiterte Überprüfung verfasst der Besichtigter einen Überprüfungsbericht nach Anhang ☒ X ☒ ~~IX~~. Der Kapitän des Schiffes erhält eine Abschrift des Überprüfungsberichts.

↓ neu

Artikel 12

Beschwerden

Alle Beschwerden über die Bedingungen an Bord werden untersucht.

Betrachtet die zuständige Behörde die Beschwerde als offenkundig unbegründet, so teilt sie dem Beschwerdeführer ihre Entscheidung und die Gründe dafür mit.

Der Name der beschwerdeführenden Person wird dem Kapitän oder dem Eigentümer des Schiffes nicht mitgeteilt. Der Besichtigter stellt sicher, dass während der Gespräche mit Besatzungsmitgliedern die Vertraulichkeit gewahrt wird.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Verwaltung des Flaggenstaats mit Kopie an die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) gegebenenfalls über nicht offenkundig unbegründete Beschwerden und eingeleitete Folgemaßnahmen.

↓95/21/EG (angepasst)

Artikel ~~13~~ ~~13~~

Mängelbeseitigung und Festhalten

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 9
Buchstabe a) (angepasst)

1. Die zuständige Behörde muss sich davon überzeugen, dass bei der Überprüfung ~~nach Artikel 5 und Artikel 7~~ bestätigte oder festgestellte Mängel entsprechend den Übereinkommen beseitigt werden.

↓95/21/EG

2. Bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, sorgt die zuständige Behörde des Hafenstaats, in dem das Schiff überprüft wird, dafür, dass das Schiff festgehalten oder der Betrieb, bei dem die Mängel festgestellt worden sind, verboten wird. Die Anordnung des Festhaltens oder der Einstellung des Betriebs wird so lange nicht aufgehoben, wie die Gefahr nicht beseitigt ist oder diese Behörde nicht feststellt, dass das Schiff unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, ohne dass dies eine Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder eine Gefahr für andere Schiffe oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt.

↓neu

3. Unbeschadet der Einschränkungen, die aus Sicherheitsgründen in Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 festgelegt werden, kann eine von einer zuständigen Behörde ausgestellte Anordnung zum Festhalten des Schiffes

- a) die Anweisung enthalten, dass das Schiff an einem bestimmten Ort zu verbleiben hat oder an einen bestimmten Anker- oder Liegeplatz verlegt wird und
- b) die Umstände nennen, unter denen der Kapitän des Schiffes das Schiff aus Gründen der Sicherheit oder der Verhütung von Verschmutzung von einem festgelegten Platz verholen darf.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 9
Buchstabe b) (angepasst)
⇒neu

4. ~~3~~ Bei der nach seinem fachlichen Urteil erfolgenden Entscheidung darüber, ob ein Schiff festgehalten werden soll, wendet der Besichtigter die Kriterien des Anhangs ~~XI~~ ~~XI~~ an.

In diesem Zusammenhang ☒ stellt die zuständige Behörde sicher, dass ☒ ~~wird~~ das Schiff festgehalten ☒ wird ☒, wenn es nicht mit einem funktionierenden Schiffsdatenschreiber ausgerüstet ist, sofern dessen Verwendung ⇒ gemäß der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹² ☐ ~~nach Anhang XII~~ vorgeschrieben ist.

Wenn ⇒ die eine Festhaltemaßnahme rechtfertigenden Mängel ☐ ~~dieser Mangel~~ nicht ohne weiteres in dem Hafen, in dem das Schiff festgehalten wird, behoben werden ☒ können ☒ ~~kann~~, kann die zuständige Behörde zulassen, dass das Schiff ~~den~~ ⇒ dem Festhaltehafen nächstgelegene Instandsetzungswerft ☐ ~~nächsten geeigneten Hafen~~ anlauft, in ☒ der ☒ ~~dem~~ ⇒ die Mängel ☐ ~~der Mangel~~ ohne weiteres behoben ⇒ werden ☐ ~~wird~~, oder fordern, dass der Mangel ⇒ gemäß den Leitlinien der Pariser Vereinbarung ☐ binnen höchstens 30 Tagen behoben wird. Für diese Zwecke gelten die Verfahren des Artikels ☒ 15 ☒ ~~11~~.

↓ 95/21/EG (angepasst)

☒ 5. ☒ ~~4~~ Wenn in außergewöhnlichen Fällen der Gesamtzustand des Schiffes offensichtlich unternormig ist, kann die zuständige Behörde die Überprüfung so lange aussetzen, bis die Verantwortlichen die notwendigen Maßnahmen ergriffen haben, um sicherzustellen, dass das Schiff die einschlägigen Vorschriften der Übereinkommen erfüllt.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 9
Buchstabe c) (angepasst)

☒ 6. ☒ ~~5. Geben Überprüfungen im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 und des Artikels 7 Anlass zu einem Festhalten~~ ☒ Wird das Schiff festgehalten, ☒ so unterrichtet die zuständige Behörde die Verwaltung des ☒ Flaggenstaats ☒ ~~Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist (nachstehend 'Verwaltung des Flaggenstaats' genannt)~~, oder, wenn dies nicht möglich ist, den Konsul oder, falls keine konsularische Vertretung erreichbar ist, die nächstgelegene diplomatische Vertretung dieses Staates unverzüglich schriftlich und unter Beifügung des Prüfungsberichts über alle Umstände, unter denen das Eingreifen für erforderlich gehalten wurde. Zusätzlich werden gegebenenfalls die bestellten Besichtigter oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Klassenzertifikate oder der im Namen des Flaggenstaats gemäß den internationalen Übereinkommen erteilten Zeugnisse verantwortlich sind, benachrichtigt.

↓ 95/21/EG (angepasst)

☒ 7. ☒ ~~6~~ Diese Richtlinie lässt zusätzliche Anforderungen der Übereinkommen betreffend die Benachrichtigungs- und Meldeverfahren im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle unberührt.

☒ 8. ☒ ~~7~~ Bei der Ausübung der Hafenstaatkontrolle gemäß dieser Richtlinie sind alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Festhalten oder Aufhalten des Schiffes zu vermeiden. Wird ein Schiff in unangemessener Weise festgehalten oder aufgehalten, so hat der Eigentümer oder Betreiber Anspruch auf Ersatz des erlittenen

¹² ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

Verlustes oder Schadens. In jedem Fall eines mutmaßlichen unzulässigen Festhaltens oder Aufhaltens liegt die Beweislast beim Eigentümer oder Betreiber des Schiffes.

↓ neu

9. Um die Überlastung der Häfen zu vermindern kann die zuständige Behörde die Erlaubnis erteilen, dass ein festgehaltenes Schiff in einen anderen Teil des Hafens gebracht wird, sofern dies ungefährlich ist. Die Gefahr einer Überlastung des Hafens darf jedoch nicht für die Entscheidung über das Festhalten oder die Aufhebung der Festhaltemaßnahme von Belang sein.

Die Hafenbehörden arbeiten im Hinblick auf die Erleichterung der Unterbringung festgehaltener Schiffe mit der zuständigen Behörde zusammen.

↓ 98/25/EG Art. 1 Nummer 2

Artikel 9a

~~Verfahren bei fehlenden ISM-Zeugnissen~~

~~1. Wird bei der Überprüfung festgestellt, dass an Bord eines Schiffs, für das zum Zeitpunkt der Überprüfung innerhalb der Gemeinschaft der ISM-Code gilt, die Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) fehlt, so stellt die zuständige Behörde sicher, dass das Schiff festgehalten wird.~~

~~2. Werden bei der Überprüfung keine weiteren Mängel festgestellt, die ein Festhalten rechtfertigen, so kann die zuständige Behörde ungeachtet des Fehlens der in Absatz 1 bezeichneten Unterlagen die Festhalteanordnung aufheben, um eine Überlastung des Hafens zu vermeiden. Ergibt eine solche Entscheidung, so setzt die zuständige Behörde unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.~~

~~3. Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass allen Schiffen, denen unter den in Absatz 2 genannten Umständen das Auslaufen aus einem Hafen eines Mitgliedstaats gestattet worden ist, mit Ausnahme der in Artikel 11 Absatz 6 genannten Fälle der Zugang zu jedem Hafen in der Gemeinschaft so lange verweigert wird, bis der Eigentümer oder Betreiber des Schiffs der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Anordnung zum Festhalten ergangen ist, hinreichend nachgewiesen hat, dass das Schiff über gültige Zeugnisse gemäß dem ISM-Code verfügt. Werden Mängel im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 festgestellt und können diese im Festhaltehafen nicht beseitigt werden, so kommen auch die einschlägigen Bestimmungen des Artikels 11 zur Anwendung.~~

↓95/21/EG (angepasst)

Artikel ~~14~~ 14 ~~14~~

Recht auf Einlegung eines Rechtsmittels

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 10

1. Der Eigentümer oder der Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in dem Mitgliedstaat hat das Recht, gegen ein von der zuständigen Behörde verfügtes Festhalten oder eine von ihr verfügte Zugangsverweigerung Widerspruch einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

↓95/21/EG

2. Die Mitgliedstaaten werden zu diesem Zweck geeignete Verfahren nach Maßgabe ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften einführen und beibehalten.

3. Die zuständige Behörde unterrichtet den Kapitän eines in Absatz 1 genannten Schiffes gebührend über die Widerspruchsrechte.

↓neu

4. Wird aufgrund eines Widerspruchs oder eines Antrags des Eigners oder des Betreibers eines Schiffes oder seines Vertreters das Festhalten oder die Zugangsverweigerung aufgehoben oder geändert, so

a) stellt der Mitgliedstaat sicher, dass die Überprüfungsdatenbank unverzüglich entsprechend geändert wird

b) sorgt der Mitgliedstaat, in dem das Festhalten oder die Zugangsverweigerung verfügt wurde, dafür dass die gemäß Artikel 19 veröffentlichten Informationen binnen 24 Stunden nach der Entscheidung berichtigt werden.

↓95/21/EG (angepasst)
⇒neu

Artikel ~~15~~ 15 ~~15~~

Folgemaßnahmen nach Überprüfung und Festhalten

1. Können Mängel im Sinne von Artikel ~~13~~ 13 ~~9~~ Absatz 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden, so kann die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats dem Schiff

die Weiterfahrt zur ~~⇒ dem Festhaltehafen~~ ~~⇐ nächstgelegenen~~ ~~⇒ verfügbaren~~ ~~⇐ geeigneten~~, vom Kapitän und von den betreffenden Behörden ausgewählten Reparaturwerft erlauben, ~~⇒ wo Folgemaßnahmen getroffen werden können,~~ ~~⇐~~ sofern die Bedingungen der zuständigen Behörde des Flaggenstaats, die der betreffende Mitgliedstaat akzeptiert, eingehalten werden. Diese Bedingungen stellen sicher, dass das Schiff ohne eine Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung und ohne Gefahr für andere Schiffe oder ohne eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt auslaufen kann.

↓ neu

2. Wird die Entscheidung, das Schiff zu einer Reparaturwerft zu schicken, wegen Nichteinhaltung der IMO-Entschließung A. 744(18) entweder in Bezug auf die Schiffsunterlagen oder in Bezug auf Strukturmängel des Schiffes getroffen, so kann die zuständige Behörde fordern, dass im Festhaltehafen vor dem Auslaufen des Schiffes die erforderlichen Dickenmessungen durchgeführt werden.

↓ 95/21/EG (angepasst)

3. ~~2.~~ In dem in Absatz 1 bezeichneten Fall benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats im Überprüfungshafen die zuständige Behörde des Staates, in dem sich die Reparaturwerft befindet, die in Artikel 13 Absatz 6 ~~9 Absatz 5~~ genannten Parteien und gegebenenfalls andere Behörden über alle Bedingungen für die Fahrt.

~~3. Die Parteien im Sinne von Absatz 2 sind gemäß Anlage 2 der Pariser Vereinbarung zu benachrichtigen.~~

Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, die diese Benachrichtigung erhält, unterrichtet die benachrichtigende Behörde von den getroffenen Maßnahmen.

4. Die Mitgliedstaaten stellen durch entsprechende Maßnahmen sicher, dass der Zugang zu jedem Hafen in der Gemeinschaft in Absatz 1 genannten Schiffen verweigert wird , die auslaufen,

a) ~~(i)~~ ohne den Bedingungen der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats im Überprüfungshafen nachzukommen, oder

b) ~~(ii)~~ die sich weigern, den anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen nachzukommen, indem sie die angegebene Reparaturwerft nicht anlaufen~~en~~.

~~der Zugang zu jedem Hafen in der Gemeinschaft so lange verweigert wird, Diese Zugangsverweigerung gilt solange bis der Eigentümer oder Betreiber der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, hinreichend nachgewiesen hat, dass das Schiff die anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen vollständig erfüllt.~~

5. Im Fall des Absatzes 4 Buchstabe a) ~~Ziffer i)~~ benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Mängel des Schiffes festgestellt wurden, unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Im Fall des Absatzes 4 Buchstabe b) ~~Ziffer ii)~~ benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich die Reparaturwerft befindet, unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Vor der Verweigerung des Einlaufens kann der Mitgliedstaat Konsultationen mit der Verwaltung des Flaggenstaats des betreffenden Schiffes beantragen.

6. ~~Ungeachtet~~ Abweichend von den Bestimmungen des Absatzes 4 kann der Zugang zu einem bestimmten Hafen in Fällen höherer Gewalt, aus vorrangigen Sicherheitserwägungen, zur Verringerung oder Minimierung des Verschmutzungsrisikos oder zur Beseitigung von Mängeln von der entsprechenden Behörde des betreffenden Hafenstaats gestattet werden, sofern der Eigentümer, der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats nachweist, dass er angemessene Maßnahmen getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.

↓95/21/EG (angepasst)

⇒ neu

Artikel 16 ~~17~~

Qualifikationsanforderungen an Besichtiger

1. Die Überprüfungen werden nur von Besichtigern vorgenommen, welche die Qualifikationskriterien nach Anhang XII ~~VII~~ erfüllen und denen die zuständige Behörde die Befugnis zur Durchführung der Hafenstaatkontrolle erteilt hat .

2. Kann die zuständige Behörde des Hafenstaats das erforderliche berufliche Fachwissen nicht zur Verfügung stellen, so kann sich der Besichtiger dieser zuständigen Behörde durch jede Person, die über das erforderliche Fachwissen verfügt, unterstützen lassen.

3. Die zuständige Behörde, die Besichtiger, die eine Hafenstaatkontrolle vornehmen, und die sie unterstützenden Personen dürfen kein wirtschaftliches Interesse an den Häfen oder den Schiffen haben, in bzw. auf denen Überprüfungen vorgenommen werden; ferner dürfen die Besichtiger nicht bei nichtstaatlichen Organisationen, die vorgeschriebene Zeugnisse und Klassenzertifikate ausstellen oder die für die Ausstellung dieser Zeugnisse bzw. Klassenzertifikate erforderlichen Besichtigungen durchführen, angestellt sein oder im Auftrag dieser Organisationen arbeiten.

4. Jeder Besichtiger trägt einen Ausweis mit sich, der von seiner zuständigen Behörde im Einklang mit ~~den~~ der Richtlinie 96/40/EG der Kommission¹³ ausgestellt wurde ~~innerstaatlichen Rechtsvorschriften auf seinen Namen ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass der betreffende Besichtiger befugt ist, Überprüfungen vorzunehmen.~~

¹³ ABl. L 196 vom 7.8.1996, S. 8.

↓95/21/EG

~~Ein einheitliches Muster eines derartigen Ausweises wird nach dem Verfahren des Artikels 19 erstellt.~~

↓ neu

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Kompetenz und Kenntnisse der Besichtiger vor Erteilung der Befugnis zur Durchführung der Überprüfungen und anschließend alle fünf Jahre gemäß Anhang XII überprüft werden.

6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Besichtiger eine geeignete Schulung in Bezug auf Änderungen des in dieser Richtlinie und den Änderungen zu den Übereinkommen festgelegten Hafenstaatkontrollsystems erhalten.

7. In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten wird die Kommission eine harmonisierte Gemeinschaftsregelung für die Qualifikation und Schulung der Besichtiger entwickeln und fördern.

↓95/21/EG (angepasst)

⇒ neu

Artikel ~~17~~

Berichte von Lotsen und Hafenbehörden

1. ⇒Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Lotsen der Mitgliedstaaten, die Schiffe zu oder von ihrem Liegeplatz begleiten oder auf zu einem Hafen in einem Mitgliedstaat fahrenden oder auf der Durchfahrt befindlichen Schiffen tätig sind, ~~↳ Lotsen der Mitgliedstaaten, die Schiffe zu oder von ihrem Liegeplatz begleiten oder auf zu einem Hafen in einem Mitgliedstaat fahrenden Schiffen tätig sind, unterrichten~~ unverzüglich die zuständige Behörde des Hafenstaats beziehungsweise des Küstenstaats ~~↳~~ unterrichten ~~↳~~, sofern sie bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten von Mängeln Kenntnis erhalten, die die sichere Fahrt des Schiffes gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können.

2. Erhalten Hafenbehörden bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten Kenntnis davon, dass ein Schiff in ihrem Hafen Mängel aufweist, die die Sicherheit des Schiffes gefährden oder eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können, so unterrichten sie unverzüglich die zuständige Behörde des betreffenden Hafenstaats.

↓ neu

3. Die Mitgliedstaaten fordern die Lotsen und die Hafenbehörden auf, den Musterbericht in Anhang XIII oder einen gleichwertigen Bericht zu verwenden, vorzugsweise in elektronischem Format.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Lotsen und Hafenbehörden ordnungsgemäße Folgemaßnahmen treffen.

Die Mitgliedstaaten legen der Kommission jedes Jahr einen Bericht über die Umsetzung der Absätze 1 und 2 vor, einschließlich Einzelheiten zu den Folgemaßnahmen, die in Bezug auf von den Lotsen und Hafenbehörden gemeldete Mängel getroffen wurden.

↓ 95/21/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 18 ~~14~~

Zusammenarbeit

1. Jeder Mitgliedstaat ⇒ stellt sicher, dass seine Hafenbehörden und andere relevante Behörden oder Stellen der zuständigen Behörde folgende Angaben, über die sie verfügen, übermitteln: ⇐ ~~trifft Maßnahmen für die Zusammenarbeit zwischen seiner zuständigen Behörde, seinen Hafenbehörden und anderen einschlägigen Behörden oder gewerblichen Organisationen, um sicherzustellen, dass seine zuständige Behörde alle einschlägigen Informationen über Schiffe erhält, die seine Häfen anlaufen.~~

⇒ – gemäß Anhang III gemeldete Informationen ⇐

⇒ – Informationen über Schiffe, die die Benachrichtigungsvorschriften gemäß dieser Richtlinie und den Richtlinien 2000/59/EG¹⁴ und 2002/59/EG¹⁵ des Europäischen Parlaments und des Rates sowie gegebenenfalls der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 nicht eingehalten haben ⇐

⇒ – Informationen über Schiffe, die ohne Einhaltung der Artikel 7 und 10 der Richtlinie 2000/59/EG ausgelaufen sind ⇐

⇒ – Informationen über Schiffe, denen - aus Sicherheitsgründen - der Zugang zu einem Hafen verweigert oder die eines Hafens verwiesen wurden. ⇐

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 11
(angepasst)
⇒ neu

2. Die Mitgliedstaaten tragen für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen ihrer zuständigen Behörde und den zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten Sorge und unterhalten die eingerichtete operationelle Verbindung zwischen ihrer zuständigen Behörde, der Kommission und ☒ der Überprüfungsdatenbank. ☒ ~~dem Informationssystem SIRENAC E in St. Malo, Frankreich.~~

¹⁴ ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

¹⁵ ABl. L 208 vom 5. 2.2002, S. 10.

⇒ Die Mitgliedstaaten treffen alle geeigneten Maßnahmen, um die Aktualisierung der Überprüfungsdatenbank unter Berücksichtigung der sich aus dieser Richtlinie ergebenden Anforderungen sicherzustellen. ⇐

Zur Durchführung der ~~der~~ ~~von~~ ~~von~~ Überprüfungen gemäß Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 7 konsultieren die Besichtigter die über das Informationssystem Equasis zugänglichen öffentlichen und privaten Datenbanken über Schiffsüberprüfungen.

↓ 95/21/EG (angepasst)
⇒ neu

3. ⇒ Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Informationen über die Überprüfungen unverzüglich in die Überprüfungsdatenbank aufgenommen werden. ⇐

Bei den Informationen im Sinne ~~des~~ dieses Absatzes ~~von Absatz 2~~ handelt es sich um die Informationen nach Anhang ~~⇒~~ X und XIV und alle für die Auswahl des Schiffes relevanten Informationen gemäß Artikel 15 Absatz 4. ⇐

↓ 1999/97/EG Art. 1 Nummer 2
(angepasst)

Artikel ~~19~~ ~~15~~

~~Freigabe~~ ~~von~~ ~~Informationen~~ ~~Freigabe~~ ~~von~~ ~~Informationen~~

↓ 1999/97/EG Art. 1 Nummer 2
⇒ neu

1. Die zuständige Behörde eines jeden Mitgliedstaats ergreift die Maßnahmen, die notwendig sind, um ~~⇒~~ die Veröffentlichung der Informationen über Überprüfungen, Festhaltemaßnahmen und Zugangsverweigerungen gemäß Anhang XIV ~~⇐~~ sicherzustellen, ~~das die in Anhang VIII Teil I aufgeführten Informationen über Schiffe, die während des vorhergehenden Monats in einem Hafen dieses Mitgliedstaats festgehalten wurden oder denen das Anlaufen einer seiner Häfen verwehrt wurde, mindestens einmal monatlich veröffentlicht werden.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 12

~~2. Die in Anhang VIII Teil I und II aufgezählten Angaben sowie die Informationen über Klassenwechsel, Aussetzung oder Ausklassifizierung gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 94/57/EG müssen im Informationssystem Sirenac verfügbar sein. Sie werden so bald wie möglich nach Abschluss der Überprüfung oder nach Aufhebung der Festhaltemaßnahme im Informationssystem Equasis veröffentlicht.~~

↓ 1999/97/EG Art. 1 Nummer 2

~~3. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Festlegung der in Absatz 2 genannten geeigneten technischen Vorkehrungen zusammen.~~

~~4. Gegebenenfalls wird das Sirenae-Informationssystem geändert, um die obengenannten Anforderungen umzusetzen.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 13 (angepasst)

⊗ 2. ~~⊗ 5.~~ Dieser Artikel lässt die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Haftung unberührt.

↓ neu

Artikel 20

Schwarze Liste über die Leistung von Schiffsbetreibern und -gesellschaften

Die Kommission erstellt und veröffentlicht jedes Jahr eine Schwarze Liste, aus der die Leistung von Schiffsbetreibern und -gesellschaften in Bezug auf die in Verfahren und Kriterien nach Anhang XV hervorgehen.

↓ 95/21/EG (angepasst)

Artikel ⊗ 21 ~~⊗ 16~~

Kostenerstattung

1. Werden bei einer Überprüfung nach den Artikeln ⊗ 7 und 8 ~~⊗ 6 und 7~~ hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften eines Übereinkommens Mängel bestätigt oder festgestellt, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, so sind alle mit der Überprüfung verbundenen Kosten innerhalb eines gewöhnlichen Abrechnungszeitraums vom Eigentümer oder Betreiber des Schiffes oder von seinem Vertreter im Hafenstaat abzugelten.

2. Alle Kosten im Zusammenhang mit Überprüfungen, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats gemäß Artikel ⊗ 15 Absatz 4 und Artikel 10 ~~⊗ 11 Absatz 4~~ vorgenommen werden, sind dem Eigentümer oder Betreiber des Schiffes in Rechnung zu stellen.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 14 (angepasst)

⊗ 3. ~~⊗ 2a.~~ Wird ein Schiff ~~wegen Mängeln oder des Fehlens gültiger Zeugnisse gemäß Artikel 9 und Anhang VI~~ festgehalten, so sind alle mit dem Festhalten im Hafen verbundenen Kosten vom Eigentümer oder Betreiber des Schiffes zu tragen.

↓ 95/21/EG (angepasst)

⊗ 4. ~~⊗ 3.~~ Die Anordnung des Festhaltens wird erst dann aufgehoben, wenn die Kosten vollständig erstattet worden sind oder eine ausreichende Sicherheit für die Kostenerstattung geleistet worden ist.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 15 (angepasst)

Artikel ~~⊗ 22~~ ~~⊗ 17~~

Angaben zur Überwachung der Umsetzung

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 15 (angepasst)

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang ~~⊗ XVI~~ ~~⊗ X~~ aufgeführten Angaben entsprechend der dort festgelegten Häufigkeit.

↓ neu

Die Mitgliedstaaten treffen die geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Kommission vollständigen und ungehinderten Zugang zu allen durch das Informationssystem gemäß Artikel 18 Absatz 2 verwalteten Daten hat.

Artikel 23

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und der Leistung der Mitgliedstaaten

Um die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie sicherzustellen und das Funktionieren des Hafenstaatkontrollsystems der Gemeinschaft insgesamt gemäß Artikel 2 Buchstabe b Ziffer (i) der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zu überwachen, sammelt die Kommission die erforderlichen Informationen und führt Besuche in den Mitgliedstaaten durch.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 15 (angepasst)

Artikel ~~23~~ 24 ~~23~~**Ausschuss**

↓ 2002/84/EG Art. 4 Nummer 2
(angepasst)

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ~~vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)~~ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt¹⁶.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 15

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

¹⁶ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

↓ 95/21/EG (angepasst)

Artikel ~~25~~ ~~19~~

Änderungsverfahren

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 16 (angepasst)

Die Richtlinie kann, ohne dass ihr Anwendungsbereich ausgeweitet wird, nach dem ~~Verfahren~~ in Artikel 24 Absatz 2 genannten Verfahren ~~des Artikels 18 Absatz 2~~ geändert werden, um

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 16
⇒ neu

a) die Pflichten im Sinne ~~des Artikels 5, mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1, und im Sinne~~ der Artikel 5 bis 17 und 19 bis 22 sowie der in diesen Artikeln genannten Anhänge aufgrund der Erfahrung mit der Durchführung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Pariser Vereinbarung anzupassen;

↓ 95/21/EG
⇒ neu

b) die Anhänge mit dem Ziel anzupassen, in Kraft getretene Änderungen ⇒ der gemeinschaftlichen Vorschriften für die Sicherheit und die Gefahrenabwehr im Seeverkehr und ⇐ der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse ein-schlägiger internationaler Organisationen sowie Änderungen der Pariser Verein-barung zu berücksichtigen;

↓ 2002/84/EG Art. 4 Nummer 3
Buchstabe a)
⇒ neu

c) ⇒ die Begriffsbestimmungen zu ändern und ⇐ in Artikel 2 ~~Absatz 1~~ die Liste internationaler Instrumente, die für die Zwecke dieser Richtlinie in Betracht kommen, zu aktualisieren.

↓ 2002/84/EG Art. 4 Nummer 3
Buchstabe b)

Änderungen an den in Artikel 2 genannten internationalen Instrumenten können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

↓ neu

Artikel 26

Integration des neuen Überprüfungssystems in das Gemeinschaftsrecht

Zusätzliche Maßnahmen können gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Verfahren verabschiedet werden, um:

- Die jedem Risikoparameter zugeordneten Werte festzulegen. Der Leistung der Flaggenstaaten, den die Klassifikationsgesellschaften betreffenden Elementen und der Leistung der Unternehmen sollten höhere Werte zugeordnet werden als anderen Kriterien.
- Die Kombination der Risikoparameter für jedes Niveau des Risikoprofils des Schiffes festzulegen.
- Kriterien und Verfahren entsprechend der Art und dem Umfang der Überprüfungen zu entwickeln.
- Die Grundsätze und Modalitäten für die Überprüfungspflichten der Mitgliedstaaten zu entwickeln.

Die Kommission überprüft jedes Jahr die Umsetzung der Risikoparameter der Schiffe und legt gegebenenfalls gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Verfahren einen Vorschlag zur Anpassung der Parameter angesichts der gesammelten Erfahrung oder der zu erreichenden Ziele vor.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 17 (angepasst)

Artikel ~~27~~ ~~19a~~

⊗ Sanktionen ⊗

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften ein System von Sanktionen fest und treffen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

↓ 2001/106/EG Art. 3 (angepasst)
⇒ neu

⊗ Artikel 28 ⊗

⊗ **Überprüfung** ⊗

Die Kommission überprüft die Durchführung dieser Richtlinie spätestens ⇒ 18 Monate nach Ablauf der Frist für die Umsetzung dieser Richtlinie ⇐ ~~zum 22. Juli 2006~~. Dabei werden unter anderem die Anzahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten im Rahmen der Hafensaatkontrolle tätigen Besichtiger und die Anzahl der durchgeführten Überprüfungen einschließlich der obligatorischen erweiterten Überprüfungen untersucht.

Die Kommission teilt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat mit und entscheidet auf der Grundlage der Überprüfung, ob es notwendig ist, eine Änderungsrichtlinie oder weitere einschlägige Rechtsvorschriften vorzuschlagen.



Artikel 29

Umsetzung und Notifizierung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel [...] dieser Richtlinie und Nummer [...] der Anhänge [...] [Artikel, oder Unterteilungen von Artikeln, und Nummern von Anhängen die im Vergleich zur früheren Richtlinie inhaltlich geändert wurden], spätestens 18 Monate nach dem in Artikel 31 festgesetzten Datum nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.
2. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Verweise in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch diese Richtlinie geänderte[n] Richtlinie[n] als Verweise auf diese Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen haben.
4. Die Kommission unterrichtet zusätzlich das Europäische Parlament und den Rat regelmäßig über die Fortschritte bei der Umsetzung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten.

*Artikel 30***Aufhebung**

Die Richtlinie 95/21/EG in der Fassung der in Anhang XVII Teil A aufgeführten Richtlinien wird unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang XVII Teil B genannten Fristen für die Umsetzung dieser Richtlinien in einzelstaatliches Recht mit Wirkung vom ... [Datum des Inkrafttretens der Neufassung der Richtlinie] aufgehoben.

Bezugnahmen auf die Richtlinie 94/58/EG gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang XVIII zu lesen.

Artikel 31

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

Artikel [...] und die Nummern [...] der Anhänge [...] [Artikel, oder Unterteilungen von Artikeln, und Nummern der Anhänge die im Vergleich mit der früheren Richtlinie nicht geändert wurden] sind ab dem ... [Tag nach dem in Absatz 1 aufgeführten Datum] anwendbar.

Artikel 32

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und
Anhang Nummer 1 (angepasst)

ANHANG I

⊗ AUSWAHL ~~⊗ DER VORRANGIG~~ ZU ÜBERPRÜFENDEN SCHIFFE

(gemäß Artikel 5 Absatz ~~4~~ Absatz 2)

↓ neu

A. Überprüfungsverpflichtungen

1. Die zuständige Behörde sorgt dafür, dass jedes Schiff im Hafen oder am Ankerplatz, das nicht für eine erweiterte Überprüfung ausgewählt wurde, und für das die Überprüfungsdatenbank einen Prioritätsfaktor von über 50 anzeigt, einer Überprüfung unterzogen wird, sofern die letzte Überprüfung, die in einem Hafen der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführt wurde, mindestens einen Monat zurückliegt.

2. Für die Auswahl der anderen Schiffe zur Überprüfung legt die zuständige Behörde die Reihenfolge des Vorrangs folgendermaßen fest:

- a) Unabhängig von ihrem Prioritätsfaktor werden zunächst die in Teil B.I dieses Anhangs genannten Schiffe ausgewählt.
- b) Die in Teil B.II aufgeführten Schiffe werden in absteigender Reihenfolge entsprechend dem Wert ihres Prioritätsfaktorbereichs ausgewählt, der in der Überprüfungsdatenbank angezeigt wird, einer Überprüfung unterzogen wird, sofern die letzte Überprüfung, die in einem Hafen der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführt wurde, mindestens einen Monat zurückliegt.

3. Die Mitgliedstaaten sehen von der Überprüfung von Schiffen ab, die in den letzten sechs Monaten von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden sind, sofern

- a) das Schiff, das nicht für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommt, einen Prioritätsfaktor unter 7 hat
- b) das Schiff nicht gemäß Teil B.I mit höchster Dringlichkeit zu überprüfen ist
- c) nach einer vorhergehenden Überprüfung keine Mängel gemeldet wurden
- d) keine triftigen Gründe für eine Überprüfung vorliegen
- e) das Schiff nicht unter Absatz 2 Buchstabe a fällt.

4. Die von einem Aufnahmestaat gemäß den Artikeln 6 und 8 der Richtlinie 1999/35/EG¹ durchgeführte Überprüfung eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder eines Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs gilt als gründlichere oder erweiterte Überprüfung und wird als solche in die Überprüfungsdatenbank aufgenommen. Bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, wird das Schiff gemäß Artikel 13 festgehalten.

B. VORRANGIG ZU ÜBERPRÜFENDE SCHIFFE

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und Anhang Nummer 1 (angepasst)
⇒ neu

⊗ B. ⊗ I. HÖCHSTE DRINGLICHKEIT BEDINGENDE FAKTOREN

Ungeachtet des Prioritätsfaktors sind die folgenden Schiffe mit höchster Dringlichkeit zu überprüfen.

1. Schiffe, bei denen Lotsen oder Hafenbehörden Mängel gemeldet haben, welche die sichere Fahrt dieser Schiffe gefährden können ⊗ oder eine Gefährdung für die Umwelt gemäß Artikel 17 dieser Richtlinie darstellen können ⊗ (~~vgl. Richtlinie 93/75/EWG² und Artikel 13 der vorliegenden Richtlinie~~).
2. Schiffe, die die ⇒ einschlägigen Anmeldevorschriften ⇐ ~~den Verpflichtungen aus der Richtlinie 93/75/EWG nicht nachgekommen sind~~ ⇒ gemäß Artikel 6 dieser Richtlinie, den Richtlinien 2000/59/EG und 2002/59/EG sowie gegebenenfalls der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 nicht eingehalten haben. ⇐
3. Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Mitteilung eines anderen Mitgliedstaats waren.

↓ neu

4. Schiffe, die von einem Mitgliedstaat wegen Nichteinhaltung der Empfehlung für die Navigation durch den Eingang zur Ostsee in den Anhängen zur Entschließung MSC.138(76) der IMO gemeldet wurden.

¹ ABl. L 138 vom 1. 6.1999, S. 1.

² ~~ABl. L 247 vom 05.10.1993, S. 19.~~

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und Anhang Nummer 1 (angepasst)
 →₁ 1999/97/EG Art. 1 Nummer 3 und Anhang Nummer 1
 Buchstabe a)
 ⇨ neu

5. 4. Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit berechtigtem Interesse am sicheren Betrieb des Schiffs, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung von Verschmutzung waren, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet; ~~der Name der berichtenden oder beschwerdeführenden Person wird dem Kapitän oder dem Eigentümer des Schiffes nicht mitgeteilt.~~

6. 5. Schiffe,

- a) die auf der Fahrt zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt waren, auf Grund gelaufen oder gestrandet sind,
- b) bei denen der Verdacht eines Verstoßes gegen die Einleitvorschriften für gefährliche Stoffe oder sonstige Stoffe besteht,
- c) die Schiffsmanöver auf unregelmäßige oder unsichere Weise durchgeführt haben und dabei gegen von der IMO verabschiedete Routenvorschriften oder Praktiken und Verfahren zur sicheren Navigation verstoßen haben, oder
- d) die auf sonstige Weise so betrieben wurden, dass von ihnen Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgehen.

7. 6. Schiffe, deren Klasse ~~in den letzten sechs Monaten~~ ⇨ seit der letzten Überprüfung in der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region ⇐ aus Sicherheitsgründen ruhte →₁ oder zurückgezogen wurde ←.

↓ neu

8. Schiffe, die von einer ehemals anerkannten Organisation, der die Anerkennung gemäß Artikel 9 der Richtlinie XX/XX über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden entzogen wurde, ausgestellte Zeugnisse mit sich führen.

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 19 (angepasst)
 ⇒ neu

☒ B. ☒ II. PRIORITÄTSFAKTOR

⇒ Die zuständige Behörde wählt die nachstehenden aufgeführten Schiffe in absteigender Reihenfolge entsprechend dem Wert ihres Prioritätsfaktorbereichs aus, der in der Überprüfungsdatenbank angezeigt wird. ⇐ ~~Die folgenden Schiffe sind vorrangig zu überprüfen.~~

1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats erstmals oder nach einer Abwesenheit von mindestens zwölf Monaten anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der Pariser Vereinbarung. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren SIRENAC-E-Daten ☒ in der Überprüfungsdatenbank ☒ und überprüfen solche Schiffe, die ☒ nicht in der Überprüfungsdatenbank verzeichnet sind ☒ ~~seit der Inbetriebnahme der SIRENAC-E-Datenbank am 1. Januar 1993 dort noch nicht erfasst sind.~~
2. Schiffe, die innerhalb der letzten sechs Monate von keinem Mitgliedstaat überprüft wurden.
3. Schiffe, bei denen die in den Übereinkommen vorgeschriebenen Bau- und Ausrüstungszeugnisse und die Klassenzertifikate von einer Organisation ausgestellt worden sind, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates nicht anerkannt ist.
4. Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, ☒ der angesichts seiner auf der Grundlage der in den vergangenen drei Jahren verzeichneten Überprüfungen berechneten Festhaltequote unter die ☒ ~~in der~~ im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung ☒ festgelegte ☒ ~~veröffentlichten~~ Schwarze Liste ☒ fällt ☒ ~~aufgeführt ist.~~
5. Schiffe, die den Hafen ⇒ oder Ankerplatz ⇐ eines Mitgliedstaats unter bestimmten Bedingungen verlassen durften, unter anderem:
 - a) Mängelbeseitigung vor der Abfahrt,
 - b) Mängelbeseitigung im nächsten Zielhafen,
 - c) Mängelbeseitigung innerhalb von 14 Tagen,
 - d) Mängelbeseitigung gemäß sonstigen Bedingungen.

Falls schiffsbezogene Maßnahmen ergriffen und alle Mängel beseitigt wurden, wird dies berücksichtigt.
6. Schiffe, bei deren früherer Überprüfung Mängel festgestellt wurden, gemäß der Zahl der Mängel.
7. Schiffe, die in einem vorhergehenden Hafen ⇒ oder Ankerplatz ⇐ festgehalten wurden.

8. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der nicht alle in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifiziert hat.
9. Schiffe, die von ~~einer Klassifikationsgesellschaft~~ ⇒ Klassifikationsgesellschaften ⇐ klassifiziert wurden, ⇒ die in der im Rahmen der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Tabelle zu den “Dreijahresfesthaltequoten je Klassifikationsgesellschaft” unter „niedrig” oder „sehr niedrig” eingestuft wurden ⇐ ~~deren Mängelrate über dem Durchschnitt liegt.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 19 (angepasst)
 ⇒ neu

~~10.~~ 10. Schiffe der in Anhang ~~V~~ VIII Buchstabe B ~~V Buchstabe A~~ genannten Kategorien.

~~11.~~ 11. Schiffe, die älter als 13 Jahre sind.

~~Bei der Festlegung der Reihenfolge für die Überprüfung der oben bezeichneten Schiffe trägt die zuständige Behörde dem Prioritätsfaktor Rechnung, wie er gemäß Anhang I Abschnitt 1 der Pariser Vereinbarung im Informationssystem Sirenae angezeigt wird. Die Nummern 5, 6 und 7 sind nur auf Überprüfungen anzuwenden, die in den vorangegangenen 12 Monaten erfolgt sind. Der Prioritätsfaktor entspricht mindestens der Summe der Prioritätswerte der Nummern 3, 4, 8, 9, 10 und 11.~~

Bei der Berechnung des Prioritätsfaktors für die Zwecke des Artikels ~~V~~ 8 Absatz 3 ~~7 Absatz 4~~ bleibt Nummer 10 unberücksichtigt.

⇒ Für die Zwecke der Nummern 4 und 9 treten die im Rahmen der Pariser Vereinbarung festgelegten Listen jeweils am 1. Juli des Jahres in Kraft, das auf das Kalenderjahr folgt, auf dem die Statistiken basieren. ⇐

↓ neu

ANHANG II

Hauptbestandteile des Hafenstaatüberprüfungssystems der Gemeinschaft

(gemäß Artikel 5 Absatz 2)

Folgende Bestandteile werden in das Hafenstaatüberprüfungssystem der Gemeinschaft aufgenommen:

I. RISIKOPROFIL EINES SCHIFFS

Das Risikoprofil eines Schiffs wird anhand einer Kombination folgender Parameter festgelegt:

a) Schiffstyp

Fahrgastschiffe, Öltankschiffe, Tankschiffe für Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffe gelten als stärker risikobehaftet.

b) Alter des Schiffs

Ältere Schiffe gelten als stärker risikobehaftet.

c) Leistung des Flaggenstaats

- (i) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit hoher Festhaltequote in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als stärker risikobehaftet.
- (ii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit niedriger Festhaltequote in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als weniger risikobehaftet.
- (iii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, für den ein unabhängiges Audit gemäß dem Kodex für die Umsetzung verbindlicher IMO-Instrumente (Code for the implementation of mandatory IMO instruments) ergeben hat, dass die einschlägigen Instrumente eingehalten werden, gelten als weniger risikobehaftet.

d) Anerkannte Organisationen

- (i) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistungsniveau in Bezug auf ihre Festhaltequoten in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region niedrig oder sehr niedrig ist, gelten als stärker risikobehaftet.
- (ii) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistungsniveau in Bezug auf ihre Festhaltequoten in der Europäischen

Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region hoch ist, gelten als weniger risikobehaftet.

- (iii) Schiffe, deren Zeugnisse von Organisationen ausgestellt wurden, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates anerkannt sind, gelten als weniger risikobehaftet.

e) Leistung des Unternehmens

- i) Schiffe eines Unternehmens mit niedriger oder sehr niedriger Leistung, die sich an den Mängel- und Festhaltequoten seiner Schiffe in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region ablesen lässt, gelten als stärker risikobehaftet.

- (ii) Schiffe eines Unternehmens mit hoher Leistung, die sich an den Mängel- und Festhaltequoten seiner Schiffe in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region ablesen lässt, gelten als weniger risikobehaftet.

f) Vorgeschichte der Überprüfungen in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region

- i) Schiffe, die mehr als einmal festgehalten wurden, gelten als stärker risikobehaftet.

- (ii) Schiffe, die in den vergangenen 36 Monaten nicht festgehalten wurden und wenig Mängel aufwiesen, gelten als weniger risikobehaftet.

Die in Absatz 1 genannten Risikoparameter werden zusammengefasst, um folgende Schiffsrisikoprofile festzulegen:

- hohes Risiko,
- Standardrisiko
- niedriges Risiko.

Bei der Festlegung dieser Risikoprofile wird den Parametern für die Leistung des Flaggenstaats, der anerkannten Organisationen und der Unternehmen stärkeres Augenmerk gewidmet.

II – ÜBERPRÜFUNG VON SCHIFFEN

Schiffe, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, werden in regelmäßigen Abständen wiederkehrenden Überprüfungen sowie bei Auftreten unerwarteter Faktoren zusätzlichen Überprüfungen unterzogen.

1. Wiederkehrende Inspektionen

Die Abstände zwischen den wiederkehrenden Überprüfungen werden anhand des Risikoprofils des Schiffes festgelegt. Der Abstand zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen mit hohem Risiko darf 6 Monate nicht überschreiten. Der Abstand zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen mit anderen Risikoprofilen wächst mit abnehmendem Risiko.

Die Mitgliedstaaten führen eine wiederkehrende Überprüfung durch bei:

- jedes Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen 6 Monaten nicht in einem Hafen der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit hohem Risikoprofil kommen ab dem fünften Monat für eine Überprüfung in Betracht.
- jedes Schiff mit Standardrisikoprofil, das in den vergangenen 12 Monaten nicht in einem Hafen der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit Standardrisikoprofil kommen ab dem zehnten Monat für eine Überprüfung in Betracht.
- jedes Schiff mit niedrigem Risikoprofil, das in den vergangenen 36 Monaten nicht in einem Hafen der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit hohem Risikoprofil kommen ab dem vierundzwanzigsten Monat für eine Überprüfung in Betracht.

2. Zusätzliche Überprüfungen

Schiffe, für die folgende unerwartete Faktoren gelten, werden unabhängig von der Zeit, die seit der letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen:

- Schiffe, deren Klasse seit der letzten Überprüfung in der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region aus Sicherheitsgründen ruhte oder zurückgezogen wurde.
- Schiffe, die von einer ehemals anerkannten Organisation, der seit der letzten Überprüfung in der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region die Anerkennung entzogen wurde, ausgestellte Zeugnisse mit sich führen.
- Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Mitteilung eines anderen Mitgliedstaats waren.
- Schiffe, die in der Überprüfungsdatenbank nicht identifiziert werden können.
- Schiffe,
 - die auf der Fahrt zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt waren, auf Grund gelaufen oder gestrandet sind,
 - bei denen der Verdacht eines Verstoßes gegen die Einleitvorschriften für gefährliche Stoffe oder sonstige Stoffe besteht, oder
 - die Schiffsmanöver auf unregelmäßige oder unsichere Weise durchgeführt haben und dabei gegen von der IMO verabschiedete Routenvorschriften oder Praktiken und Verfahren zur sicheren Navigation verstoßen haben;
 - die auf sonstige Weise so betrieben wurden, dass von ihnen Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgehen, oder
 - von der IMO verabschiedete Empfehlungen zur Navigation nicht eingehalten haben.

- Schiffe, bei denen Lotsen oder Hafenbehörden Mängel gemeldet haben, welche die sichere Fahrt dieser Schiffe gemäß Artikel 17 gefährden können.
- Schiffe, die die einschlägigen Benachrichtigungsvorschriften gemäß Artikel 6 dieser Richtlinie, den Richtlinien 2000/59/EG und 2002/59/EG sowie gegebenenfalls der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 nicht eingehalten haben.
- Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit berechtigtem Interesse am sicheren Betrieb des Schiffs, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung von Verschmutzung waren, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet.
- Schiffe, die vor mehr als drei Monaten bereits einmal festgehalten wurden.
- Schiffe, bei denen bestehende Mängel gemeldet wurden.
- Schiffe, bei denen Probleme mit der Ladung gemeldet wurden, insbesondere mit schädlicher oder gefährlicher Ladung.
- Schiffe, die auf sonstige Weise so betrieben wurden, dass von ihnen Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgehen.

3. Umfang der Überprüfungen

Wiederkehrende und zusätzliche Überprüfungen umfassen eine Prüfung zuvor festgelegter, je nach Schiffstyp, Art der Überprüfung und den Erkenntnissen der früheren Hafenstaatkontrollen unterschiedlicher Teile jedes Schiffs. Wiederkehrende Überprüfungen von Schiffen mit hohem Risiko und Schiffen, die aufgrund ihres Typs und Alters stärker risikobehaftet sind, sowie erneute Überprüfungen von Schiffen, für die eine Zugangsverweigerung gemäß Anhang XII ausgestellt wurde, sind eingehender.

Die Überprüfungsdatenbank zeigt die Elemente zur Bestimmung der bei jeder Überprüfung zu kontrollierenden Risikobereiche an.

III – ÜBERPRÜFUNGSVERPFLICHTEN DER MITGLIEDSTAATEN

Die Mitgliedstaaten leisten einen angemessenen Beitrag zum Erreichen des Ziels der Überprüfung aller in Betracht kommenden Schiffe, die Häfen der Europäischen Union anlaufen.

Ein Mitgliedstaat führt einen Teil der insgesamt in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region erforderlichen Überprüfungen durch. Dieser Anteil basiert auf der Zahl der einzelnen Schiffe, die Häfen des betreffenden Mitgliedstaats anlaufen, bezogen auf die Gesamtzahl einzelner Schiffe, die jeden Mitgliedstaat anlaufen.

Die Einhaltung des vorstehend genannten Ziels durch die Mitgliedstaaten wird zusätzlich anhand der Zahl der ausgelassenen Überprüfungen bewertet.

Gegebenenfalls wird ein Mechanismus für die faire Aufteilung der Überprüfungen auf alle Mitgliedstaaten entwickelt.

ANHANG III

Anmeldung

(gemäß Artikel 6)

1. Der Betreiber, Agent oder Kapitän eines für eine erweiterte Überprüfung gemäß Artikel 8 Absatz 1 in Betracht kommenden, zu einem Hafen oder Ankerplatz in einem Mitgliedstaat fahrenden Schiff, teilt der Hafenbehörde oder der zu diesem Zweck benannten Behörde mindestens drei Tage vor der erwarteten Ankunft im Hafen bzw. vor Verlassen des vorherigen Hafens, falls die Fahrt voraussichtlich weniger als drei Tage dauert, folgendes mit:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);
- b) vorgesehene Dauer der Liegezeit;
- c) für Tankschiffe:
 - i. Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle
 - ii. Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert
 - iii. Ladungsart und -volumen;
- d) Geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz (Laden, Löschen, sonstige);
- e) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz durchzuführen sind;
- f) Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.

2. Die Betreiber, Agenten oder Kapitäne anderer zu einem Hafen in einem Mitgliedstaat fahrender Schiffe melden ihre Ankunft gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2002/59/EG an.

3. Nach Eingang der vorstehend genannten Angaben übermittelt die betreffende Hafenbehörde oder Stelle diese an die für die Hafenstaatkontrolle zuständige Behörde. Der elektronischen Übermittlung ist stets der Vorzug zu geben.

4. Die von den Mitgliedstaaten für die Zwecke dieses Anhangs entwickelten Verfahren und Formate müssen den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 2002/59/EG für die Anmeldung von Schiffen entsprechen.

↓ 95/21/EG (angepasst)

ANHANG IV

VERZEICHNIS DER ZEUGNISSE UND UNTERLAGEN

(gemäß Artikel 7 Absatz 1)

↓ 95/21/EG

1. Internationaler Schiffsmessbrief (1969).
 2. – Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe,
– Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
– Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
– Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
– Sprechfunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
– Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
-

↓ 1999/97/EG Art. 1 Nummer 4
Buchstabe a)

- Ausnahmezeugnis, einschließlich gegebenenfalls des Verzeichnisses der Frachten
-

↓ 95/21/EG

- Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe.
-

↓ neu

3. Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr (ISSC).
4. Stammdatendokument des Schiffes.

↓ 95/21/EG

5. ~~3.~~ Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut
- Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut.
6. ~~4.~~ Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut
- Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.
7. ~~5.~~ Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung.
8. ~~6.~~ Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut.
9. ~~7.~~ Internationales Freibord-Zeugnis (1966)
- Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis.
10. ~~8.~~ Öltagebuch, Teile I und II.
11. ~~9.~~ Ladungstagebuch.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer
20 Buchstabe a)
⇒ neu

12. ~~10.~~ Schiffbesatzungszeugnis.
13. ~~10a.~~ Gemäß dem STCW-Übereinkommen ausgestellte Zeugnisse ⇔ oder andere Unterlagen ⇐ .

↓ 95/21/EG

14. ~~11.~~ Ärztliche Zeugnisse (vgl. IAO-Übereinkommen Nr. 73 über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute).

↓ neu

15. Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord (IAO-Übereinkommen 180 und STCW 95).
16. Aufzeichnungen über Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute (IAO-Übereinkommen 180).

↓ 95/21/EG

17. ~~12.~~ Stabilitätsunterlagen.

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und
Anhang Nummer 2.1

18. ~~13.~~ Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (SOLAS, Kapitel IX).

↓ 95/21/EG (angepasst)

19. ~~14.~~ Zertifikate der ☒ anerkannten Organisation ☒ über die Festigkeit des Schiffskörpers und die Maschinenanlage (nur erforderlich, wenn das Schiff von einer ☒ anerkannten Organisation ☒ klassifiziert wird).

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und
Anhang Nummer 2.2
⇒ neu

20. ~~15.~~ Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Anforderungen an Schiffe, die Gefahrgüter transportieren.

21. ~~16.~~ Sicherheitszeugnisse und Betriebsgenehmigungen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.

22. ~~17.~~ Spezielle Gefahrgutliste, Gefahrgutmanifest oder detaillierter Stauplan.

23. ~~18.~~ Schiffslogbuch mit Aufzeichnungen zu Tests und Übungen ⇒ einschließlich Sicherheitsübungen ⇐ sowie Prüf- und Wartungsaufzeichnungen zu den Rettungsausrüstungen ⇒ und Brandbekämpfungsausrüstungen ⇐ .

24. ~~19.~~ Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe.

25. ~~20.~~ Sicherheitszeugnis für verfahrbare Offshore-Bohreinheiten.

26. ~~21.~~ Für Öltankschiffe Aufzeichnungen des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl für die letzte Ballastreise.

27. ~~22.~~ Musterrolle, Brandbekämpfungsplan und für Fahrgastschiffe ein Lecksicherheitsplan.

28. ~~23.~~ Schiffsseitiger Notfallplan für Ölunfälle.

29. ~~24.~~ Vermessungsberichte (für Massengutfrachter und Öltankschiffe).

30. ~~25.~~ Berichte früherer Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle.
31. ~~26.~~ Bei Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiffen Angaben zum Verhältnis A/A-max.
32. ~~27.~~ Genehmigung zur Beförderung von Getreide.
33. ~~28.~~ Handbuch für die Ladungssicherung.

↓ 1999/97/EG Art. 1 Nummer 4
Buchstabe b)

34. ~~29.~~ Müllbehandlungsplan und Mülltagebuch.
35. ~~30.~~ Entscheidungshilfesystem für Kapitäne von Fahrgastschiffen.
36. ~~31.~~ Plan für die Zusammenarbeit bei Suche und Rettung (SAR) für Fahrgastschiffe, die auf festgelegten Strecken verkehren.
37. ~~32.~~ Zusammenstellung von Betriebsbeschränkungen für Fahrgastschiffe.
38. ~~33.~~ Trimm- und Stabilitätsunterlagen für Massengutschiffe.
39. ~~34.~~ Lade- und Entladeplan für Massengutfrachter.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 20 Buchstabe b)

40. ~~35.~~ Versicherungszertifikate oder jede andere finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992).

↓ neu

41. Gemäß der Richtlinie 2006/XX/EG erforderliche Bescheinigung über zivilrechtliche Haftung und finanzielle Garantien von Schiffseignern.
42. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. XXXX/2006 über die Haftung der Beförderer von Reisenden auf See und Binnenwasserstraßen bei Unfällen erforderliche Bescheinigung.

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und Anhang Nummer 3 (angepasst)
 →₁ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 21

ANHANG ~~⊗~~ V ~~⊗~~ III

LISTE VON BEISPIELEN FÜR «TRIFTIGE GRÜNDE» FÜR EINE GRÜNDLICHERE ÜBERPRÜFUNG

(im Sinne von Artikel ~~7~~ 6 Absatz 3)

1. Das Schiff gehört zu den in Anhang I, Teil B.I und Teil B.II, Ziffern II-3, II-4, II-5b, II-5c →₁ und II-8 ← genannten Schiffen.
2. Das Öltagebuch wird nicht ordnungsgemäß geführt.
3. Bei der Prüfung der Zeugnisse und anderen Unterlagen (~~vgl. Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2~~) werden Unstimmigkeiten festgestellt.

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und Anhang Nummer 3 (angepasst)

4. Es gibt Anzeichen dafür, dass die Besatzungsmitglieder die Anforderungen ~~⊗~~ bezüglich der Verständigung an Bord ~~⊗~~ nach Artikel ~~⊗~~ 17 ~~⊗~~ § der Richtlinie ~~⊗~~ 2001/25/EG ~~⊗~~ ~~94/58/EG~~ des Europäischen Parlaments und des Rates ~~von 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten~~ nicht erfüllen können¹.

↓ neu

5. Ein Befähigungszeugnis wurde in betrügerischer Weise erlangt, oder der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist nicht mit der Person identisch, der das Befähigungszeugnis ursprünglich erteilt wurde.
6. Das Befähigungszeugnis des Kapitäns, eines Offiziers oder eines Schiffsmanns wurde von einem Land ausgestellt, das das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert hat.

¹ ABl. L 136 vom 18.5.2001, S. 17.

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und
Anhang Nummer 3

7. ~~5.~~ Nachweis, dass Umschlags- und sonstige Arbeiten an Bord nicht sicher oder nicht nach Maßgabe der einschlägigen IMO-Richtlinien durchgeführt werden, z. B. überschreitet der Sauerstoffgehalt in der Inertgas-Hauptleitung zu den Ladetanks die zulässige Höchstgrenze.
8. ~~6.~~ Der Kapitän eines Öltankers kann für die letzte Ballastreise keine Aufzeichnung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl vorweisen.
9. ~~7.~~ Fehlen einer aktuellen Sicherheitsrolle oder Besatzungsmitglieder wissen über ihre Pflichten im Fall eines Brandes oder einer Anordnung zum Verlassen des Schiffes nicht Bescheid.
10. ~~8.~~ Die irrtümliche Aussendung von Notsignalen, ohne dass diese ordnungsgemäß rückgängig gemacht wurden.
11. ~~9.~~ Das Fehlen wesentlicher Ausrüstungen oder Vorkehrungen, die durch die Übereinkommen vorgeschrieben sind.
12. ~~10.~~ Unhaltbare Hygienezustände an Bord.
13. ~~11.~~ Anzeichen aufgrund des allgemeinen Eindrucks und der Beobachtungen des Besichtigers, dass schwerwiegende Schäden oder Beeinträchtigungen des Rumpfs oder der Struktur vorliegen, die die strukturelle Integrität, Sinksicherheit oder Wetterfestigkeit des Schiffs gefährden.
14. ~~12.~~ Informationen oder Anzeichen, dass der Kapitän oder die Mannschaft mit wesentlichen Schiffsbetriebsmaßnahmen, die die Sicherheit des Schiffs oder den Umweltschutz betreffen, nicht vertraut sind oder solche Maßnahmen nicht durchgeführt wurden.

↓ neu

15. Das Fehlen einer Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord oder von Verzeichnissen über die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute.

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und
Anhang Nummer 4 (angepasst)
⇒ neu

ANHANG ~~IX~~ VI ~~IX~~ IV

VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON SCHIFFEN

(gemäß Artikel ~~7~~ 6 Absatz ~~4~~ 5)

1. Grundsätze über die Schiffsbesatzung (IMO-Entschließung ~~IX~~ A.890(21) in der geänderten Fassung ~~IX~~ A.481 (XII)) ~~nebst Anhängen, nämlich Inhalt des Schiffsbesatzungszeugnisses (Anhang 1) und Richtlinien für die Anwendung der Grundsätze über die Schiffsbesatzung (Anhang 2).~~
2. Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen.
3. IAO-Veröffentlichung «Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen: Richtlinien für das Vorgehen».
4. Anhang I „Verfahren der Hafenstaatkontrolle“ der Pariser Vereinbarung ⇒ und der einschlägigen Anweisungen oder Leitlinien der Pariser Vereinbarung ⇐.

↓ neu

5. IMO-Entschließung MSC.159(78) (verabschiedet am 21. Mai 2004) Vorläufiger Leitfaden für Kontrollmaßnahmen und minderschwere Schritte zur Steigerung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr.

↓ neu

ANHANG VII

Verfahren für die Kontrolle von Schiffen betreffend Aspekte der Gefahrenabwehr

(gemäß Artikel 7 Absatz 6)

A. Vor dem Betreten des Schiffes.

1. Dieser Leitfaden gilt nur für in Artikel 3 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 genannte Schiffe, sofern sie nicht unter der Flagge des Hafenstaats, in dem die Überprüfung durchgeführt wird, fahren.

2. Den Besichtigern muss die Gefahrenstufe der Hafenanlage, in der das Schiff überprüft wird, bekannt sein.

3. Berichte oder Beschwerden betreffend die Gefahrenabwehr, die den Besichtigern übermittelt wurden, bevor sie an Bord gegangen sind, sind der für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständigen Behörde¹ zu übergeben, die über den Vorrang der Überprüfung durch einen ordnungsgemäß ermächtigten Beauftragten für die Gefahrenabwehr entscheidet.

4. Obgleich Angelegenheiten der Gefahrenabwehr auf dem Schiff im Ermessen des Kapitäns liegen, ist er nicht berechtigt, einem ordnungsgemäß ermächtigten Besichtiger die Durchführung einer Überprüfung zu verweigern. Möglicherweise gibt es Fälle, in denen die Durchführung einer Hafenstaatkontrolle zwingend erforderlich ist, der Kapitän diese jedoch aus Gründen der Gefahrenabwehr einschränken will. Ist dies nach Ansicht des Besichtigers unangemessen, so hat er die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde zu konsultieren.

5. Den Besichtigern muss bekannt sein, dass auf einem Schiffen mit Gefahrenstufe 3 der Umfang der die „Sicherheit“ betreffenden Hafenstaatkontrolle durch die Schutzmaßnahmen eingeschränkt sein kann.

Beispielsweise wird eine vollständige Notfallübung möglicherweise nicht gestattet. Unter bestimmten Umständen kann auch die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde die Hafenstaatkontrolle einschränken.

B. Erstkontrolle

Während der Erstkontrolle muss der Besichtiger

1. bei der Annäherung an das Schiff bzw. beim Betreten des Schiffes die in den einschlägigen Leitlinien der Pariser Vereinbarung festgelegten Aspekte der Gefahrenabwehr beachten, unter Berücksichtigung der von Hafen und Schiff vorgeschriebenen Gefahrenstufe. Die Besichtiger müssen nicht das Gefahrenabwehrsystem überprüfen und sollen nur die Aspekte berücksichtigen, die im Laufe ihrer normalen Tätigkeit an Bord ergeben.

¹ Die vom Staat für die Anwendung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr benannte Behörde.

2. prüfen, ob das Internationale Zeugnis über die Gefahrenabwehr (ISSC) oder das Vorläufige Zeugnis an Bord und gültig ist sowie von der Verwaltung des Schiffs, einer von ihr bevollmächtigten Organisation oder einem anderen Staat auf Antrag der Verwaltung ausgestellt wurde.

3. den Kapitän fragen, welche Gefahrenstufe das Schiff erfüllt und bestätigen, dass dies mindestens die vom Hafen vorgeschriebene Gefahrenstufe ist.

4. bei der Prüfung sonstiger Unterlagen Belege dafür fordern, dass Übungen zur Gefahrenabwehr in angemessenen Abständen durchgeführt werden – mindestens alle 3 Monate, aber auch nach dem Auswechseln bestimmter Besatzungsmitglieder – (ISPS-Code Teil A Abschnitt 13 und Teil B Nummer 13.6 und 13.7) und um Informationen zu allen Übungen, an denen das Schiff beteiligt war, ersuchen.

5. mindestens die Aufzeichnungen der letzten 10 Liegezeiten in Hafenanlagen prüfen, einschließlich etwaigem Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder Schiff und Schiff, die zu jedem Zusammenwirken Angaben enthalten müssen:

– zur auf dem Schiff geltenden Gefahrenstufe,

– zu getroffenen besonderen oder zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen ,

– dazu, ob während beim etwaigen Zusammenwirken von Schiff und Schiff angemessene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen wurden.,

6. prüfen, ob Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen in der Lage sind, effizient miteinander zu kommunizieren.

C. Triftige Gründe

1. Der Besichtigter kann während der Erstkontrolle folgende triftige Gründe für weitere Kontrollmaßnahmen zur Gefahrenabwehr feststellen:

1.1. ISSC ist ungültig oder abgelaufen

1.2. Das Schiff hat eine niedrigere Gefahrenstufe als der Hafen

1.3. Übungen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff wurden nicht durchgeführt

1.4. Die Aufzeichnungen über die letzten 10 Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder Schiff und Schiff sind unvollständig

1.5. Hinweise darauf oder Beobachtung, dass Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen nicht miteinander kommunizieren können

1.6. Durch Beobachtung Hinweis darauf, dass die Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr schwere Mängel aufweisen.

1.7. Informationen von seiten Dritter, beispielsweise ein die Gefahrenabwehr betreffender Bericht oder eine Beschwerde

1.8 Das Schiff verfügt über ein weiteres, später ausgestelltes Vorläufiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr (ISSC) und nach dem fachlichen Urteilsvermögen des Besichtigers ist einer der Gründe für das Ersuchen um die Ausstellung eines solchen Zeugnisses, die vollständige Erfüllung von Kapitel XI-2 von SOLAS74 und Teil A des ISPS-Codes über die Geltungsdauer des ersten Vorläufigen Zeugnisses hinaus zu vermeiden. In Teil A des ISPS-Codes sind die Umstände genannt, unter denen ein Vorläufiges Zeugnis ausgestellt werden darf.

2. Sind wie vorstehend erläutert triftige Gründe festgestellt, so unterrichtet der Besichtiger unverzüglich die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde (sofern der Besichtiger nicht auch ein ordnungsgemäß ermächtigten Beauftragter für die Gefahrenabwehr ist). Die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde entscheidet dann, welche weiteren Kontrollmaßnahmen unter Berücksichtigung der Gefahrenstufe gemäß Regel 9 von Kapitel XI SOLAS erforderlich sind.

3. Andere als die oben genannten triftigen Gründe fallen in die Zuständigkeit des ordnungsgemäß ermächtigten Beauftragten für die Gefahrenabwehr.

D. Weitere Kontrollmaßnahmen.

1. Befindet sich kein gültiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr (ISSC) an Bord, so hält der Besichtiger das Schiff fest und wendet das Festhalteverfahren gemäß Anhang XI an.

2. Über alle übrigen Kontrollmaßnahmen wird von der für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständigen Behörde entschieden. Sie sind in Kapitel XI-2 von SOLAS 74 aufgeführt.

3. Vorbehaltlich geltender Anforderungen des Gemeinschaftsrechts und nationaler Rechtsvorschriften kann die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde den Besichtiger zu weiteren Überprüfungen auffordern, bevor sie entscheidet oder bevor ordnungsgemäß ermächtigte Beauftragte für die Gefahrenabwehr an Bord des Schiffes gehen.

Diese Überprüfungen beschränken sich auf:

a) Überprüfung, ob ein Plan zur Gefahrenabwehr und ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr für das Schiff (SSO) an Bord sind.

b) Überprüfung, ob der Kapitän und die Schiffsbesatzung, insbesondere der SSO, der Offizier vom Dienst und die Person(en), die den Zugang kontrollieren, mit grundlegenden Verfahren zur Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen vertraut sind.

c) Überprüfung, ob der SSO und der Beauftragte zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage miteinander kommunizieren.

d) Überprüfung, ob Aufzeichnungen zur Aufrechterhaltung des Gefahrenabwehrsystems des Schiffes vorhanden sind, einschließlich

- interne Überprüfung der Qualität (“Audit”) von Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr und deren Überprüfung auf eventuellen Änderungsbedarf hin
- regelmäßige Überprüfung der Risikobewertung für das Schiff
- regelmäßige Überprüfung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff
- Umsetzung etwaiger Änderungen des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff
- Instandhaltung, Kalibrierung und Probetrieb sämtlicher Ausrüstung für die Gefahrenabwehr für das Schiff, insbesondere der Probetrieb des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr.

e) Prüfung von Aufzeichnungen über

- Gefährdungslagen
- Verletzungen des Sicherheitsstatus
- Änderungen der Gefahrenstufe
- Mitteilungen im Zusammenhang mit der unmittelbaren Gefahrenabwehr für das Schiff.

4. Kann die Nichteinhaltung nur durch eine Prüfung der einschlägigen Anforderungen des Plans zur Gefahrenabwehr überprüft oder behoben werden, so wird ausnahmsweise eingeschränkter Zugang zu bestimmten, die Nichteinhaltung betreffenden Abschnitten des Plans gestattet, jedoch nur mit Zustimmung des Flaggenstaats oder des Kapitäns des betreffenden Schiffs. Diese besonderen Abschnitte sind in Teil A des ISPS-Codes aufgeführt.

5. Einige Bestimmungen des Plans, die sich auf vertrauliche Angaben beziehen, können nur nach Zustimmung des betroffenen Flaggenstaats Gegenstand einer Überprüfung sein.

Diese besonderen Abschnitte sind in Teil A des ISPS-Codes aufgeführt.

6. Führt die zuständige Behörde weitere Kontrollmaßnahmen durch, durch die der Umfang der Hafenstaatkontrolle der „Sicherheit“ eingeschränkt oder deren Beendigung verhindert wird, so setzt sich der Besichtigter mit der für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständigen Behörde in Verbindung im Hinblick auf den Abschluss der Überprüfung nach der Freigabe des Schiffes. Es gilt weiterhin der Grundsatz, dass ein Schiff nicht unnötig festgehalten werden darf. Die Tatsache, dass eine Verletzung des Sicherheitsstatus’ stattgefunden hat, rechtfertigt normalerweise jedoch den Abschluss der ursprünglichen Sicherheitsüberprüfung durch den Besichtigter bzw. deren Fortsetzung, wenn triftige Gründe für eine gründlichere Überprüfung von nicht mit der Gefahrenabwehr zusammenhängen Aspekten vorliegen.

7. Entscheidet die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde, das Schiff auszuweisen, so stellt der Besichtigter sicher, dass die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde die möglichen Auswirkungen für die Sicherheit und/oder Umwelt, die das Verlassen des Liegeplatzes und/oder Auslaufen des Schiffes haben kann, in vollem Umfang kennt. Dazu können durch die Unterbrechung der Lade- oder Löschvorgänge entstehende Risiken zählen. Die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde entscheidet über die erforderlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung aller Risiken.
8. Wird ein Schiff aus anderen Gründen als Gründen der Gefahrenabwehr festgehalten und dann für die endgültige Freigabe des Schiffes ausgewiesen, wird die Festhaltemaßnahme im Hinblick auf eine Zugangsverweigerung gemäß Artikel 10 angerechnet.

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 22 (angepasst)

ANHANG ~~IX~~ VIII ~~IX~~ ~~IX~~

~~IX~~ VERFAHREN FÜR DIE ERWEITERTE ÜBERPRÜFUNG VON SCHIFFEN ~~IX~~

~~IX~~ (gemäß Artikel 8) ~~IX~~

↓ neu

A. MASSNAHMEN ZUR ERLEICHTERUNG DER DURCHFÜHRUNG EINER ERWEITERTEN ÜBERPRÜFUNG

Nach Eingang der Voranmeldung eines für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommenden Schiffes bestätigt die zuständige Behörde dem Schiff unverzüglich, ob eine erweiterte Überprüfung durchgeführt wird oder nicht.

Der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes sorgt dafür, dass im Betriebsplan ausreichend Zeit für die Durchführung der erweiterten Überprüfung zur Verfügung steht.

Unbeschadet der aus Sicherheitsgründen erforderlichen Kontrollmaßnahmen bleibt das Schiff bis zum Abschluss der Überprüfung im Hafen oder am Ankerplatz.

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 22 (angepasst)
 ⇒ neu

~~B. A.~~ KATEGORIEN VON SCHIFFEN, DIE EINER ERWEITERTEN ÜBERPRÜFUNG ZU UNTERZIEHEN SIND (gemäß Artikel ~~8~~ ~~7~~ Absatz 1)

1. Gas- und Chemikalientankschiffe, älter als ⇒ 12 ⇐ ~~zehn~~ Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
2. Massengutfrachter, älter als zwölf Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
3. Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 3 000 ~~IX~~ BRZ ~~IX~~, älter als ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
4. Fahrgastschiffe, älter als ⇒ 12 ⇐ ~~fünfzehn~~ Jahre, die nicht von Artikel 2 Buchstaben a) und b) der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr erfasst werden.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22

~~**B. AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN**~~

~~(gemäß Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a)~~

~~A. Name des Schiffes~~

~~B. Flagge~~

~~C. Gegebenenfalls IMO-Nummer des Schiffes~~

~~D. Tragfähigkeit~~

~~E. Baudatum des Schiffes, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums~~

~~F. für Tanker:~~

~~F.a Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle~~

~~F.b Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert~~

~~F.c Ladungsart und -volumen~~

~~G. Wahrscheinliche Ankunftszeit im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation, wie von der zuständigen Behörde verlangt~~

~~H. Vorgesehene Dauer der Liegezeit~~

~~I. Geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen (Laden, Löschen, sonstige)~~

~~J. Geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind.~~

C. VERFAHREN FÜR DIE ERWEITERTE ÜBERPRÜFUNG BESTIMMTER KATEGORIEN VON SCHIFFEN (gemäß Artikel 8 Absatz 4 ~~7 Absatz 5~~)

Sofern materiell durchführbar und mit den möglichen Einschränkungen, die sich aus den Anforderungen an die Sicherheit von Personen, bzw. des Schiffes oder des Hafens ergeben, muss die erweiterte Überprüfung mindestens die hiernach folgenden Punkte erfassen. Die Besichtigter müssen sich darüber im klaren sein, dass die sichere Durchführung bestimmter Tätigkeiten an Bord, beispielsweise des Ladungsumschlags, gefährdet werden kann, wenn verlangt wird, dass Prüfungen, die sich unmittelbar darauf auswirken, im Verlauf solcher Tätigkeiten durchgeführt werden.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 22 (angepasst)

1. ALLE SCHIFFE (KATEGORIEN NACH NUMMER B ~~BUCHSTABE A~~)

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 22 ⇒ neu
--

- ⇒ Simulierter Ausfall der Hauptstromversorgung (Stromausfalltest) ⇐
~~Stromausfall und Start des Notstromaggregats;~~
- Überprüfung der Notbeleuchtung;
- Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;
- Betrieb der Lenzpumpen;
- Schließen der wasserdichten Türen;
- Aussetzen eines Rettungsboots ins Wasser;
- Prüfung der fernbedienten Notabschaltvorrichtung für Kessel, Lüfter und Brennstoffpumpen;
- Prüfung der Ruderanlage einschließlich der Hilfsruderanlage;
- Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;
- Überprüfung und - soweit möglich - Testen der Öl-Wasser-Separatoranlage für den Maschinenraum.

2. GAS- UND CHEMIKALIENTANKSCHIFFE

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 22 (angepasst)

Zusätzlich zu den unter Nummer C.1. ~~Nummer 1~~ aufgeführten Punkten muss die erweiterte Überprüfung bei Gas- und Chemikalienschiffen folgende Punkte umfassen:

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22

- Überwachungs- und Sicherheitseinrichtungen für den Ladetank, in Bezug auf Temperatur, Druck und Ullage;
- Geräte für die Sauerstoffanalyse und Explosimeter sowie ihre Kalibrierung. Verfügbarkeit von Ausrüstung für die Bestimmung von Chemikalien (Prüfröhrchengeräte) mit einer angemessenen Zahl von Prüfröhrchen für die jeweils beförderte Ladung;
- in den Kabinen gelagerte Fluchttreter mit ausreichendem Atem- und Augenschutz für alle Personen an Bord (falls für die Ladungen erforderlich, die in dem Internationalen Eignungszeugnis oder in dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt sind);
- Überprüfung, ob die beförderte Ladung in dem Internationalen Zeugnis Eignungszeugnis oder dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt ist;
- an Deck fest eingebautes Feuerlöschsystem, wobei es sich je nach der beförderten Ladung um ein Schaum-, ein Trocken- oder ein anderes Feuerlöschsystem handeln kann.

3. MASSENGUTFRACHTER

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22 (angepasst)

Zusätzlich zu den unter ☒ Nummer C.1. ~~☒ Nummer 1~~ aufgeführten Punkten muss die erweiterte Überprüfung bei Massengutfrachtern folgende Punkte umfassen:

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22

- etwaige Korrosion der Rahmen der Decksmaschinen;
- etwaige Verformung und/oder Korrosion der Lukendeckel;
- etwaige Risse oder örtliche Korrosion in den Querschotten;
- Zugang zu den Laderäumen;
- Nachprüfung, dass die folgenden Dokumente an Bord sind, Überprüfung dieser Dokumente und Bestätigung, dass sie vom Flaggenstaat oder von der Klassifikationsgesellschaft einen Bestätigungsvermerk erhalten haben:

- (1) Berichte über die Strukturbesichtigungen;
- (2) Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands;
- (3) Bericht über Dickenmessungen;
- (4) Beschreibung gemäß der IMO-EntschlieÙung A.744(18).

4. ÖLTANKSCHIFFE

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22 (angepasst)

Zusätzlich zu den unter ☒ Nummer C.1. ~~☒ Nummer 1~~ aufgeführten Punkten muss die erweiterte Überprüfung bei Öltankschiffen folgende Punkte umfassen:

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22

- an Deck fest eingebautes Schaum-Feuerlöschsystem;
- Feuerlöscheinrichtungen im Allgemeinen;
- Überprüfung der Brandklappen im Maschinenraum, Pumpenraum und in den Unterkunftsräumen;
- Prüfung des Drucks und des Sauerstoffgehalts des Inertgases;
- Ballasttanks: zumindest einer der Ballasttanks innerhalb des Laderaums ist vom Tank-Mannloch/bzw. deckseitigen Zugang aus zunächst zu prüfen und zu begehen, falls der Besichtigter triftige Gründe für eine eingehendere Überprüfung feststellt;
- Nachprüfung, dass die folgenden Dokumente an Bord sind, Überprüfung dieser Dokumente und Bestätigung, dass sie vom Flaggenstaat oder von der Klassifikationsgesellschaft einen Bestätigungsvermerk erhalten haben:
 - (1) Berichte über die Strukturbesichtigungen;
 - (2) Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands;
 - (3) Bericht über Dickenmessungen;
 - (4) Beschreibung gemäß der IMO-EntschlieÙung A.744(18).

5. DURCH DIE RICHTLINIE 1999/35/EG NICHT ERFASSTE FAHRGAST-SCHIFFE

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22 (angepasst)

Zusätzlich zu den unter ☒ Nummer C.1. ☒ ~~Buchstabe C Nummer 1~~ aufgeführten Punkten muss die erweiterte Überprüfung bei Fahrgastschiffen folgende Punkte umfassen:

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22

- Prüfung der Feuermelde- und Feueralarmanlage;
- Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren;
- Prüfung der Rundspruchanlage;
- Feuerschutzübung, bei der mindestens einmal die gesamte Brandschutzausrüstung vorgeführt werden muss und an der ein Teil des Verpflegungs- und Bedienungspersonals teilzunehmen hat;
- praktische Vorführung, dass Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen mit dem Lecksicherheitsplan vertraut sind.

Die Überprüfung kann mit Zustimmung des Kapitäns oder des Betreibers auf dem Weg in den bzw. aus dem Hafen in dem Mitgliedstaat fortgesetzt werden, falls dies als zweckdienlich erachtet wird. Die Besichtigter dürfen weder den Betrieb des Schiffes behindern noch Situationen herbeiführen, die nach Auffassung des Kapitäns die Sicherheit der Fahrgäste, der Besatzung und des Schiffes gefährden könnten.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 22 (angepasst)

ANHANG ~~IX~~ ~~XI~~

↓ neu

**VORSCHRIFTEN BETREFFEND DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU
GEMEINSCHAFTSHÄFEN**

(gemäß Artikel 10)

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 25

~~A. A. KATEGORIEN VON SCHIFFEN, DENEN DER ZUGANG ZU
GEMEINSCHAFTSHÄFEN VERWEIGERT WIRD~~

~~(gemäß Artikel 7b9 Absatz 1)~~

~~1. Gas- und Chemikalientankschiffe~~

~~2. Massengutfrachter~~

~~3. Öltankschiffe~~

~~4. Fahrgastschiffe.~~

↓ neu

A. KRITERIEN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS (gemäß Artikel 10 Absatz 1)

1. Die Zugangsverweigerung ist anwendbar auf Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, dessen Festhaltequote unter die von der Pariser Vereinbarung festgelegte schwarze oder graue Liste fällt, die im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurden bzw. über die in diesem Zeitraum ein Betriebsverbot gemäß der Richtlinie 1999/35/EG des Rates verhängt wurde.
2. Für die Zwecke von Absatz 1 tritt die von der Pariser Vereinbarung festgelegte Liste jährlich am 1. Juli in Kraft.

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 25 (angepasst)
 ⇨ neu

B. VERFAHREN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU GEMEINSCHAFTSHÄFEN (gemäß Artikel 10 Absatz 1 ~~7b~~)

1. Wenn die in Nummer A ~~Artikel 7b~~ genannten Voraussetzungen erfüllt sind, unterrichtet die zuständige Behörde des Hafens ⇨ oder Ankerplatzes ⇨ , in/an dem das Schiff ~~je nach Fall~~ zum ~~zweiten oder~~ dritten Mal fest gehalten wurde, den Kapitän ~~Kapitän und den Eigentümer oder den Betreiber~~ des Schiffes schriftlich ⇨ darüber, dass eine Zugangsverweigerung ausgestellt wird, die gilt, sobald das Schiff den Hafen oder Ankerplatz verlassen hat ⇨ ~~über die gegen das Schiff verhängte Maßnahme der Zugangsverweigerung.~~ ⇨ Die Maßnahme der Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten geführt hatten, den Hafen oder Ankerplatz verlassen hat. ⇨

2. Die zuständige Behörde ~~unterrichtet~~ übermittelt ferner ~~die~~ der Verwaltung des Flaggenstaates, ~~die betroffene~~ der betroffenen anerkannten Organisation, ~~die~~ den anderen Mitgliedstaaten ⇨ und den übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung ⇨, ~~die~~ der Kommission, ~~das Centre Administratif des Affaires Maritimes~~ und ~~das~~ dem Sekretariat der Pariser Vereinbarung ⇨ eine Kopie der Maßnahme der Zugangsverweigerung ⇨. ⇨ Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank durch die Angaben über die Zugangsverweigerung. ⇨

~~Die Maßnahme der Zugangsverweigerung wird wirksam, sobald das Schiff die Genehmigung erhalten hat, den Hafen nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten geführt hatten, zu verlassen.~~

↓ neu

3. Die Maßnahme der Zugangsverweigerung wird erst nach Ablauf von drei Monaten nach dem Datum ihrer Ausstellung aufgehoben, sofern die Bedingungen der Absätze 4 bis 10 erfüllt sind.

Wird über das Schiff eine zweite Zugangsverweigerung verhängt, so beträgt dieser Zeitraum 12 Monate. Jedes weitere Festhalten des Schiffes in einem Gemeinschaftshafen führt zu einer ständigen Zugangsverweigerung in allen Häfen bzw. an allen Ankerplätzen in der Gemeinschaft.

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 25 (angepasst)
 ⇒ neu

4. 2. Um die Aufhebung der Zugangsverweigerung zu erreichen, muss der Eigentümer oder der Betreiber bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, einen förmlichen Antrag stellen. Diesem Antrag ist ⇒ ein nach einem Besuch an Bord durch einen ordnungsgemäß von der Verwaltung des Flaggenstaats bevollmächtigten Besichtigter ausgestelltes Dokument ⇐ ~~eine Erklärung~~ der Verwaltung des Flaggenstaats beizufügen, ☒ aus dem hervorgeht, ☒ dass das Schiff den geltenden Bestimmungen der internationalen Übereinkommen in vollem Umfang genügt ⇒ Die Verwaltung des Flaggenstaats weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat. ⇐
5. Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist ⇒ nach einem Besuch eines Besichtigers der Klassifikationsgesellschaft an Bord ⇐ gegebenenfalls auch ⇒ ein Dokument ⇐ ~~eine Bescheinigung~~ der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, aus dem hervorgeht, dass das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht. ⇒ Die Klassifikationsgesellschaft weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat. ⇐
6. 2. Die Zugangsverweigerung kann nur aufgehoben werden ⇒ nach Ablauf des Zeitraums von drei Monaten gemäß Absatz 3 ⇐ und nachdem das Schiff in/an einem einvernehmlich bestimmten Hafen ⇒ oder Ankerplatz ⇐ einer erneuten Überprüfung ~~durch Besichtigter der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat,~~ unterzogen worden ist ~~und wenn diesem Mitgliedstaat gegenüber nachgewiesen wird, dass das Schiff die geltenden Anforderungen der Internationalen Übereinkommen in vollem Umfang erfüllt.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 25 (angepasst)
 ⇒ neu

~~Liegt der einvernehmlich bestimmte Hafen~~ Liegt der einvernehmlich bestimmte Hafen oder Ankerplatz in einem Mitgliedstaat ~~innerhalb der Gemeinschaft,~~ so kann die zuständige Behörde ⇒ dieses Staates ⇐ ~~des Mitgliedstaats des Bestimmungshafens~~ dem Schiff ☒ auf Antrag ☒ ~~mit Zustimmung~~ der zuständigen Behörde ~~des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat,~~ ⇒ die die Zugangsverweigerung ausgestellt hat, ⇐ die Genehmigung erteilen, ⇒ den einvernehmlich bestimmten Hafen zur Durchführung der erneuten Überprüfung anzulaufen ⇐ ~~den betreffenden Bestimmungshafen allein zum Zwecke der Kontrolle der Erfüllung der in Nummer 2 genannten Bedingungen anzulaufen.~~ ⇒ In diesen Fällen werden im Hafen vor Aufhebung der Zugangsverweigerung keine Lade- oder Löschvorgänge ausgeführt. ⇐

↓ neu

7. Betraf die Festhaltemaßnahme, die zur Zugangsverweigerung führte, Strukturmängel des Schiffs, so kann die zuständige Behörde, die die Zugangsverweigerung ausgestellt hat, fordern, dass bestimmte Räume, einschließlich Laderäumen und Tanks, während der erneuten Überprüfung für eine Kontrolle zugänglich gemacht werden.
8. Die erneute Überprüfung wird von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, oder von der zuständigen Behörde des Bestimmungshafens mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, durchgeführt. Die zuständige Behörde kann fordern, dass die erneute Überprüfung bis zu 14 Tage vorher angekündigt wird. Diesem Mitgliedstaat muss hinreichend nachgewiesen werden, dass das Schiff die geltenden Anforderungen der internationalen Übereinkommen in vollem Umfang erfüllt.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 25 (angepasst)

9. Die erneute Überprüfung besteht aus einer erweiterten Überprüfung, die zumindest die einschlägigen Punkte des Anhangs VIII ~~V~~ Abschnitt Nummer C umfassen muss.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 25

10. Sämtliche Kosten dieser erweiterten Überprüfung gehen zulasten des Eigentümers oder des Betreibers.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 25 (angepasst)
⇒ neu

11. ~~4~~ Wenn die Ergebnisse der erweiterten Überprüfung den Ansprüchen des Mitgliedstaats gemäß Anhang VIII Nummer C Nummer ~~2~~ genügen, wird die Zugangsverweigerung aufgehoben und das Unternehmen schriftlich hiervon unterrichtet . ~~Der Eigentümer oder der Betreiber des Schiffes wird hiervon schriftlich unterrichtet.~~
12. Die zuständige Behörde unterrichtet auch die Verwaltung des Flaggenstaats, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, die Kommission, ~~das Centre Administratif des Affaires Maritimes~~ und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung schriftlich von ihrer Entscheidung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank mit der Information über die Aufhebung der Zugangsverweigerung.

§ 13. Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, werden ~~im Informationssystem Sirenae~~ in der Überprüfungsdatenbank verfügbar gemacht und gemäß Artikel ~~15~~ 19 und Anhang ~~VIII~~ XIV veröffentlicht.

ANHANG XII**Internationale und gemeinschaftliche Erfordernisse bezüglich Schiffsdatschreibern**

~~Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatschreiber ausgerüstet sein, der den Leistungsstandards der IMO-Entscheidung A.861(20) und den in der Norm Nr. 61996 der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) festgelegten Prüfstandards entspricht, sofern sie einen in einem Mitgliedstaaten der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen:~~

- ~~a) am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute Fahrgastschiffe,~~
- ~~b) vor dem 1. Juli 2002 gebaute Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiffe spätestens bei der ersten Inspektion am 1. Juli 2002 oder nach diesem Zeitpunkt,~~
- ~~c) vor dem 1. Juli 2002 gebaute andere Fahrgastschiffe als Ro-Ro-Fährschiffe spätestens ab 1. Januar 2004,~~
- ~~d) am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute andere Schiffe als Fahrgastschiffe, mit einer Bruttoreaumzahl von 3.000 oder mehr, ab dem 1. Juli 2002.~~

~~Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatschreibersystem entsprechend den einschlägigen IMO-Normen ausgerüstet sein, sobald sie einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft anlaufen:~~

- ~~a) Frachtschiffe, mit 20.000 BRZ oder mehr, spätestens ab dem von der IMO festgelegten Datum oder, sofern die IMO keinen Beschluss faßt, spätestens ab dem 1. Januar 2007,~~
- ~~b) Frachtschiffe, mit 3.000 BRZ oder mehr, jedoch weniger als 20.000 BRZ, spätestens ab dem von der IMO festgelegten Datum oder, sofern die IMO keinen Beschluss faßt, spätestens ab dem 1. Januar 2008.~~

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 25 (angepasst)
⇒ neu

ANHANG X ~~IX~~

Inspektionsbericht

(gemäß Artikel 11)8

Der Überprüfungsbericht muss mindestens folgende Einzelangaben umfassen:

I. ALLGEMEINE ANGABEN

1. Zuständige Stelle, die den Überprüfungsbericht erstellt hat
2. Datum und Ort der Überprüfung
3. Name des überprüften Schiffs
4. Flaggenstaat
5. Schiffstyp ⇒ (gemäß dem Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen) ⇐
6. IMO-Kennnummer
7. Rufzeichen
8. Bruttoreaumzahl (BRZ)
9. Tragfähigkeit (gegebenenfalls)
10. Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums
11. ~~Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften,~~ Die anerkannte Organisation oder anerkannten Organisationen, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben
12. ~~Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften~~ Die anerkannte Organisation oder anerkannten Organisationen, und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den geltenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen
13. Namen und Adresse des Eigentümers oder Betreibers des Schiffes
14. Für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter

15. Abschlussdatum des Überprüfungsberichts
16. Angabe, dass detaillierte Informationen über eine Überprüfung oder ein Festhalten gegebenenfalls veröffentlicht werden.

II. ANGABEN ZUR ÜBERPRÜFUNG

1. In Anwendung der einschlägigen internationalen Übereinkommen ausgestellte Bescheinigungen, ausstellende Behörde oder Organisation und Angabe des Ausstellungs- und Ablaufdatums
2. Partien oder Bestandteile des Schiffs, die einer Überprüfung unterzogen wurden (im Falle einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung)

↓ neu

3. Hafen und Datum der letzten Zwischenbesichtigung bzw. jährlichen Besichtigung und Angabe der Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 25)

4. ~~3.~~ Art der Überprüfung (Überprüfung, gründlichere Überprüfung, erweiterte Überprüfung)
5. ~~4.~~ Art der Mängel
6. ~~5.~~ Getroffene Maßnahmen

III. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN FÜR DEN FALL EINER FESTHALTEMAßNAHME

1. Datum der Anordnung zum Festhalten des Schiffes
2. Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme
3. Art der Mängel, mit denen die Anordnung zum Festhalten des Schiffes begründet wurde (gegebenenfalls Bezugnahmen auf die Übereinkommen)
- ~~4. Auskünfte über die letzte jährliche Besichtigung bzw. Zwischenbesichtigung~~
4. ~~5.~~ Gegebenenfalls die Angabe, ob die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wurde
5. ~~6.~~ Getroffene Maßnahmen

↓ 95/21/EG (angepasst)

ANHANG ~~IX~~ XI ~~IX~~ ~~VI~~**KRITERIEN FÜR DAS FESTHALTEN EINES SCHIFFS**(gemäß Artikel 13 Absatz 4 ~~9~~ Absatz 3)**EINLEITUNG**

↓ 95/21/EG

Vor der Entscheidung, ob die bei einer Überprüfung festgestellten Mängel das Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen, wendet der Besichtiger die unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien an.

Nummer 3 enthält Beispiele von Mängeln, die für sich allein genommen das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen können (vgl. Artikel 9 Absatz 4).

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und Anhang Nummer. 5.1 (angepasst)
--

Liegt der Grund für das Festhalten in einem zufällig eingetretenen Schaden des Schiffes auf der Fahrt zu einem Hafen, so ist das Festhalten unter folgenden Voraussetzungen nicht anzuordnen:

- (a) ~~1~~ Den Anforderungen der SOLAS-Regel I/11 (c) hinsichtlich der Notifizierung der Behörden des Flaggenstaats und der für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses verantwortlichen anerkannten Organisation wurde Rechnung getragen;
- (b) ~~2~~ vor der Einfahrt in den Hafen hat der Kapitän oder der Reeder der zuständigen Behörde Angaben zu den Umständen des Schadenseintritts und zum Umfang des entstandenen Schadens gemacht sowie Informationen zu der vorgeschriebenen Notifizierung der Behörden des Flaggenstaates mitgeteilt;
- (c) ~~3~~ geeignete Behebungsmaßnahmen werden vom Schiff zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde durchgeführt und
- (d) ~~4~~ die zuständige Behörde hat sich, nachdem ihr der Abschluss der Behebungsmaßnahmen angezeigt wurde, davon überzeugt, dass Mängel, von denen eindeutig Gefahren für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt ausgingen, abgestellt wurden.

↓ 95/21/EG

1. HAUPTKRITERIEN

Der Besichtigter legt seinem fachlichen Urteil darüber, ob ein Schiff festgehalten werden soll oder nicht, folgende Kriterien zugrunde:

Zeitplan:

Schiffe, deren Sicherheitszustand ein Auslaufen nicht gestattet, werden ungeachtet der Dauer ihres Aufenthaltes im Hafen bereits bei der ersten Überprüfung festgehalten.

Kriterium:

Das Schiff wird festgehalten, falls es so schwerwiegende Mängel aufweist, dass ein Besichtigter zu dem Schiff zurückkehren muss, um sich persönlich davon zu überzeugen, dass die Mängel vor dem Auslaufen beseitigt worden sind.

Besteht die Notwendigkeit, dass der Besichtigter zu dem Schiff zurückkehrt, so werden die Mängel damit als schwerwiegend eingestuft. Jedoch erwächst daraus nicht in jedem Fall eine entsprechende Verpflichtung. Es ergibt sich daraus allerdings die Notwendigkeit, dass die Behörde auf irgendeine Weise, vorzugsweise durch eine weitere Besichtigung, feststellt, dass die Mängel vor dem Auslaufen beseitigt worden sind.

2. ANWENDUNG DER HAUPTKRITERIEN

Bei der Entscheidung, ob die bei dem Schiff festgestellten Mängel schwerwiegend genug sind, um ein Festhalten zu rechtfertigen, muss der Besichtigter für sich folgende Fragen beantworten:

1. Verfügt das Schiff über die einschlägigen gültigen Unterlagen?
2. Verfügt das Schiff über die nach dem Schiffsbesatzungszeugnis erforderliche Besatzung?

Bei der Überprüfung stellt der Besichtigter fest, ob Schiff und/oder Besatzung während der gesamten bevorstehenden Reise zu folgendem in der Lage sind:

3. sichere Navigation,
4. sicherer Umschlag und sichere Beförderung der Ladung sowie Überwachung ihres Zustandes,
5. sichere Bedienung im Maschinenraum,
6. Aufrechterhaltung der einwandfreien Funktion von Antrieb und Ruderanlage,
7. wirksame Brandbekämpfung in jedem Teil des Schiffes, falls erforderlich,

8. schnelles und sicheres Verlassen des Schiffes und Durchführung von Rettungsmaßnahmen, falls erforderlich,
9. Verhütung der Umweltverschmutzung,
10. Wahrung ausreichender Stabilität,
11. Aufrechterhaltung einer ausreichenden Wasserdichtigkeit,
12. Verständigung in Notsituationen, falls erforderlich,
13. Vorsorge für Sicherheit und Gesundheit an Bord,

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 23 Buchstabe a)

14. Erteilung möglichst umfassender Informationen im Unglücksfall.

↓ 95/21/EG

Ergibt sich unter Berücksichtigung aller festgestellten Mängel, dass irgendeine dieser Anforderungen nicht erfüllt wird, so ist das Festhalten des Schiffes ernsthaft in Betracht zu ziehen. Ein Zusammentreffen mehrerer weniger schwerwiegender Mängel kann ebenfalls das Festhalten des Schiffes rechtfertigen.

3. Als Hilfestellung für den Besichtigter bei der Anwendung dieser Richtlinien folgt eine Liste von Mängeln, die nach den einschlägigen Übereinkommen und/oder Codes angeordnet sind und die als so schwerwiegend angesehen werden, dass sie das Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen können. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und
Anhang Nummer. 5.2

~~Die ein Festhalten rechtfertigenden Mängel im Bereich des STCW-Übereinkommens von 1978, die im folgenden unter Ziffer 3.8 aufgeführt sind, sind jedoch die einzigen Gründe für ein Festhalten nach diesem Übereinkommen.~~

↓ 95/21/EC (angepasst)
→₁ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 23 Buchstabe b)
⇒ neu

3.1. *Allgemeine Angaben*

→₁ Fehlen der in den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse und Unterlagen ←. Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der nicht

Vertragspartei eines Übereinkommens (bzw. einer einschlägigen Übereinkunft) ist oder eine andere einschlägige Übereinkunft nicht anwendet, sind jedoch nicht berechtigt, die in dem Übereinkommen oder der einschlägigen Übereinkunft vorgeschriebenen Zeugnisse mit sich zu führen. Daher sollte das Fehlen der vorgeschriebenen Zeugnisse allein noch kein Grund für das Festhalten der betreffenden Schiffe sein; jedoch ist unter Anwendung der Nichtbegünstigungsklausel die inhaltliche Einhaltung der Vorschriften zu verlangen, bevor dem Schiff das Auslaufen gestattet wird.

3.2. *Bereiche, die unter das SOLAS-Übereinkommen fallen (~~Bezüge in Klammern~~)*

1. Störung des Antriebs und anderer wichtiger Maschinen sowie der elektrischen Anlagen.
2. Unzureichende Sauberkeit des Maschinenraums, übermäßiges Auftreten von Öl-Wasser-Gemischen in den Bilgen, Isolierung der Rohrleitungen einschließlich der Abgasleitungen des Maschinenraums mit Öl verschmutzt, fehlerhaftes Arbeiten der Lenzpumpenanlagen.
3. Störung von Notstromaggregat, Beleuchtung, Batterien und Schaltern.
4. Störung der Haupt- und der Hilfsruderanlage.
5. Fehlen, ungenügendes Fassungsvermögen oder schwere Beschädigung der persönlichen Rettungsmittel, der Überlebensfahrzeuge sowie der Aussetzvorrichtungen.
6. Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder schwere Beschädigung der Feuermeldeanlage, der Feuerarmanlage, der Feuerlöschschiens, der fest installierten Feuerlöschanlagen, der Lüftungsventile, der Brandklappen, der Schnellverschlussvorrichtungen, und zwar in einem Ausmaß, dass sie ihren Zweck nicht mehr erfüllen können.
7. Fehlen, schwere Beschädigung oder Störung der Brandschutzeinrichtungen des Ladungsbereichs bei Tankern.
8. Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder schwere Beschädigung der Signallichter, Signalkörper oder der Schallsignale.
9. Fehlen oder Störung der Funkausrüstung für Not- und Sicherheitsverkehr.
10. Fehlen oder Störung der Navigationsausrüstung; dabei ist der SOLAS-Regel V/16.2 ~~V/12~~ (e) Rechnung zu tragen.
11. Fehlen berechtigter Seekarten für Navigationszwecke und/oder aller sonstigen einschlägigen nautischen Veröffentlichungen, die für die beabsichtigte Reise erforderlich sind; dabei ist zu berücksichtigen, dass ein mit amtlichen Daten arbeitendes, genehmigtes elektronisches Seekarten- und Informationssystem (ECDIS) ~~elektronische Seekarten~~ als Ersatz für die Seekarten aus Papier verwendet werden darf.

12. Fehlen einer funkenfreien Lüftung für Ladepumpenräume (~~SOLAS-Regel II-2/59.3.1~~).

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und Anhang Nummer 5.3

13. Schwerwiegende Mängel bei den betrieblichen Anforderungen gemäß Abschnitt 5.5 von Anhang I der Pariser Vereinbarung.
14. Anzahl, Zusammensetzung oder Befähigungszeugnisse der Besatzung entsprechen nicht dem Schiffsbesatzungszeugnis.

↓ 2001/106/EG Art. 1 Nummer 23 Buchstabe c)

15. Nichtausführung des erweiterten Besichtigungsprogramms im Sinne des SOLAS 74 Kapitel XI Regel 2.

- ~~16. Fehlen oder Versagen eines VDR, wenn die Benutzung eines solchen zwingend vorgeschrieben ist.~~

↓ 95/21/EG (angepasst)

3.3. *Bereiche, die unter den IBC-Code fallen* (~~Bezüge in Klammern~~)

1. Beförderung von Stoffen, die nicht im Eignungszeugnis aufgeführt sind, oder fehlende Angaben zur Ladung (~~16.2~~).
2. Fehlende oder beschädigte Hochdrucksicherheitsvorrichtungen (~~8.2.3~~).
3. Elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Anforderungen des Codes genügen (~~10.2.3~~).
4. Mögliche Zündquellen in den ~~unter Nummer 10.2 aufgeführten~~ explosionsgefährdeten Bereichen (~~11.3.15~~).
5. Nichteinhaltung der Besonderen Anforderungen (~~15~~).
6. Überschreiten der höchstzulässigen Ladungsmenge je Tank (~~16.1~~).
7. Unzureichender Wärmeschutz für empfindliche Ladungen (~~16.6~~).

3.4. *Bereiche, die unter den IGC-Code fallen* (~~Bezüge in Klammern~~)

1. Beförderung von Stoffen, die nicht im Eignungszeugnis aufgeführt sind, oder fehlende Angaben zur Ladung (~~18.1~~).
2. Fehlende Verschlusseinrichtungen für Unterkunfts- oder Wirtschaftsräume (~~3.2.6~~).

3. Nicht gasdichte Schotten (~~3.3.2~~).
4. Fehlerhafte Gasschleusen (~~3.6~~).
5. Fehlende oder fehlerhafte Schnellschlussventile (~~5.6~~).
6. Fehlende oder fehlerhafte Sicherheitsventile (~~8.2~~).
7. Elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Anforderungen des Codes genügen (~~10.2.4~~).
8. Nicht funktionsfähige Lüfter im Ladungsbereich (~~12.1~~).
9. Druckalarm für Ladetanks nicht funktionsfähig (~~13.4.1~~).
10. Gasspüranlage und/oder Giftgasspüranlage fehlerhaft (~~13.6~~).
11. Beförderung von Ladungen, die ohne gültige Bescheinigung über die Stabilisierung nicht befördert werden dürfen (~~17/19~~).

3.5. *Bereiche, die unter das Freibord-Übereinkommen fallen*

1. Größere Bereiche mit Schäden oder Korrosion, Lochfraß in Beplattung und Steifen von Decks und Schiffskörper, wodurch die Seetüchtigkeit und die Festigkeit bei örtlichen Belastungen beeinträchtigt werden, sofern nicht eine sachgemäße vorläufige Reparatur für die Reise zu einem Hafen zwecks dauerhafter Reparatur durchgeführt worden ist.
2. Festgestellter Fall von unzureichender Stabilität.
3. Fehlen ausreichender und zuverlässiger Angaben in zugelassener Form, die dem Kapitän rasch und einfach die Möglichkeit bieten, Ladung und Ballast seines Schiffes so zu verteilen, dass eine für die Sicherheit des Schiffes ausreichende Stabilität in allen Phasen und bei unterschiedlichen Bedingungen im Laufe der Reise gewährleistet ist und dass die schiffbaulichen Verbände keinen unannehmbaren Belastungen ausgesetzt werden.
4. Fehlen, schwere Beschädigung oder Mängel der Verschlusseinrichtungen, der Lukenverschlüsse und der wasserdichten Türen.
5. Überladung.
6. Fehlen oder Unleserlichkeit der Tiefgangsmarke.

3.6. *Bereiche, die unter Anhang I des MARPOL-Übereinkommens fallen* (~~Bezugsvermerke in Klammern~~)

1. Die Öl-Wasser-Separatoranlage, das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl oder die 15-ppm-Alarmvorrichtungen fehlen, weisen schwere Schäden auf oder funktionieren nicht einwandfrei.
2. Der verbleibende Raum im Sloptank und/oder Ölschlammtank reicht für die vorgesehene Fahrt nicht mehr aus.

3. Das Öltagebuch ist nicht vorhanden (~~Regel 20 Absatz 5~~).
 4. Es wurden unzulässige Verbindungsleitungen nach außenbords eingebaut.
-

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 23 Buchstabe d)

5. Die Akte der Besichtigungsberichte fehlt oder entspricht nicht Regel 13G(3)(b) des Marpol-Übereinkommens.
-

↓ 95/21/EG (angepasst)

3.7. *Bereiche, die unter Anhang II des MARPOL-Übereinkommens fallen*
~~(Bezugsvermerke in Klammern)~~

1. Fehlen des P&A-Handbuchs.
 2. Die Ladung ist nicht eingestuft (~~Regel 3 Absatz 4~~).
 3. Das Ladungstagebuch ist nicht vorhanden (~~Regel 9 Absatz 6~~).
 4. Es werden ölartige Stoffe unter Vernachlässigung der Auflagen bzw. ohne entsprechend geändertes Zeugnis befördert (~~Regel 14~~).
 5. Es wurden unzulässige Verbindungsleitungen nach außenbords eingebaut.
-

↓ neu

3.8. *Bereiche, die unter Anhang V des MARPOL-Übereinkommens fallen*

1. Fehlend des Abfallbewirtschaftungsplans.
2. Das Abfalltagebuch ist nicht vorhanden.
3. Die Schiffsbesatzung ist nicht mit den Vorschriften des Abfallbewirtschaftungsplans für die Entsorgung/Ableitung vertraut.

↓ 95/21/EG
⇒ neu

3.8 3.9 Bereiche, die unter das STCW-Übereinkommen ⇒ und die Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⇐ fallen

↓ 98/42/EG Art. 1 Nummer 2 und Anhang Nummer 5.4
⇒ neu

1. Für ein Besatzungsmitglied liegt kein Befähigungszeugnis oder kein ausreichendes Befähigungszeugnis, keine gültige Befreiung oder der Nachweis eines bei den Behörden des Flaggenstaats gestellten Antrags auf Erteilung eines Vermerks auf einem Befähigungszeugnis vor.
- ⇒ 2. Ein Befähigungszeugnis wurde in betrügerischer Weise erlangt, oder der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist nicht mit der Person identisch, der das Befähigungszeugnis ursprünglich erteilt wurde. ⇐
3. 2. Die geltenden Besatzungsvorschriften der Behörden des Flaggenstaats wurden nicht eingehalten.
4. 3. Die Vorkehrungen für Brücken- oder Maschinenwache entsprechen nicht den für das Schiff geltenden Anforderungen der Behörden des Flaggenstaats.
5. 4. Es befindet sich keine Person auf Wache, die für den Betrieb von Ausrüstungen qualifiziert ist, die für die sichere Schiffsführung, den sicheren Funkverkehr oder die Verhütung von Umweltverschmutzung auf See von wesentlicher Bedeutung sind.
6. 5. Es fehlt ein Nachweis über die berufliche Befähigung der Seeleute im Hinblick auf die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Schiffssicherheit und der Verhütung von Verschmutzung.
7. 6. Für die erste Wache zu Reisebeginn und die darauffolgenden Ablösewachen stehen nicht genügend ausgeruhte oder ansonsten diensttüchtige Personen bereit.

↓ 95/21/EG
⇒ neu

3.10 3.9 Bereiche, die unter IAO-Übereinkommen fallen

1. Die Verpflegung reicht für die Fahrt bis zum nächsten Hafen nicht aus.
2. Der Trinkwasservorrat reicht für die Fahrt bis zum nächsten Hafen nicht aus.
3. Die hygienischen Verhältnisse an Bord sind äußerst unzureichend.

4. In den Unterkunftsräumen eines Schiffes, das in Gebieten mit unter Umständen sehr niedrigen Temperaturen verkehrt, ist keine Heizung vorhanden.
5. Extreme Verschmutzung durch Schiffsmüll, Blockierung der Gänge/Unterkunftsräume durch Ausrüstung oder Ladung oder sonstige die Sicherheit gefährdende Zustände.
- ⇒ 6. Klarer Hinweis darauf, dass das Wachdienstpersonal und anderes diensttuendes Personal bei der ersten Wache oder späteren Wachablösungen durch Ermüdung beeinträchtigt ist. ⇐

3.11.3.10 *Bereiche, die zwar kein Festhalten, aber zum Beispiel das Aussetzen der Lade- oder Löschvorgänge rechtfertigen können*

Störung (oder mangelhafte Wartung) des Inertgassystems, der Umschlagsvorrichtungen oder -maschinen stellen einen ausreichenden Grund dar, um Lade- bzw. Löschvorgänge zu stoppen.

↓ 95/21/EG (angepasst)
 →₁ Berichtigung 95/21/EG
 (ABl. L 291 vom 14.11.1996,
 S. 42)

ANHANG ~~XII~~ ~~VII~~

MINDESTKRITERIEN FÜR BESICHTIGER

→₁ (gemäß Artikel ~~16~~ Absätze 1 und 5) ←

↓ neu

1. Die Besichtiger müssen über angemessene Kenntnisse und praktische Erfahrung mit Schiffen und deren Betrieb verfügen. Sie müssen zur Durchsetzung der in internationalen Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen sowie der einschlägigen Hafenstaatkontrollverfahren befähigt sein. Diese Kenntnisse und Kompetenz zur Durchsetzung internationaler und gemeinschaftlicher Vorschriften ist durch dokumentierte Schulungsprogramme, einschließlich Prüfung und erneuter Bestätigung in den Abständen gemäß Artikel 16 nachzuweisen.

↓ 95/21/EG (angepasst)

~~1. Der Besichtiger muss von der zuständigen Stelle des Mitgliedstaats zur Durchführung der Hafenstaatkontrolle ermächtigt sein.~~

2. ~~X~~ Die Besichtiger müssen mindestens ~~X~~ entweder:

↓ neu

- a) angemessene Qualifikationen eines Marine- oder Nautischen Instituts sowie einschlägige Erfahrung auf See als zertifizierter Schiffsoffizier und Inhaber oder ehemaliger Inhaber eines gültigen Befähigungszeugnisses nach STCW II/2 oder III/2 besitzen, oder

↓ 95/21/EG (angepasst)
 ⇒ neu

- b) ~~e~~ eine ⇒ von der zuständigen Behörde anerkannte Prüfung ⇐ als Schiffbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschifffahrt erfolgreich abgelegt haben und mindestens fünfjährige Berufserfahrung in diesem Bereich besitzen, ⇒ oder ⇐

- c) über einen einschlägigen Hochschulabschluss oder eine gleichwertige Ausbildung und eine abgeschlossene Ausbildung an einer Schule für Schiffssicherheitsbesichtigter verfügen.

↓ 95/21/EG (angepasst)

3. Der Besichtigter muss mindestens ein Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtigter, betraut mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung gemäß den Übereinkommen, nachweisen.

4. Besichtigter nach Absatz 2 Buchstabe a) ~~oder b)~~ müssen mindestens fünf Jahre als nautischer oder als technischer Offizier auf See tätig gewesen sein.

~~— Besitz~~

~~a) eines Befähigungszeugnisses als Kapitän, das zur Führung eines Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von 1 600 Tonnen oder mehr berechtigt (vgl. STCW, Regel II/2), oder~~

~~b) eines Befähigungszeugnisses als Leiter der Maschinenanlage, das zur Wahrnehmung dieser Funktion auf einem Schiff mit einer Hauptmaschinenanlage von 3 000 kW Leistung oder mehr berechtigt (vgl. STCW, Regel III/2), oder~~

~~e) einer erfolgreich abgelegten Prüfung als Schiffbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschifffahrt und einer mindestens fünfjährigen Berufserfahrung in diesem Bereich.~~

~~— Besichtigter nach Buchstabe a) oder b) müssen mindestens fünf Jahre als nautischer oder als technischer Offizier auf See tätig gewesen sein.~~

~~oder:~~

~~— Nachweis eines einschlägigen Hochschulabschlusses oder einer gleichwertigen Ausbildung~~

~~— Abschluss einer Ausbildung an einer Schule für Schiffssicherheitsbesichtigter~~

~~— Nachweis über mindestens zwei Dienstjahre als Flaggenstaat-Besichtigter, der mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung gemäß den Übereinkommen befasst war.~~

5. 3. Die Besichtigter müssen die Fähigkeit besitzen , sich mit Seeleuten mündlich und schriftlich in der auf See am meisten gesprochenen Sprache zu verständigen.

4. ~~Angemessene Kenntnisse der internationalen Übereinkommen und der einschlägigen Verfahren der Hafenstaatkontrolle.~~

6. 5. Besichtigter, welche die vorgenannten Kriterien nicht erfüllen, sind ebenfalls zugelassen, wenn sie zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie von der

zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats für die Hafenstaatkontrolle eingesetzt werden.

↓ neu

7. Werden in einem Mitgliedstaat die Überprüfungen gemäß Artikel 7 Absatz 5 von Hafenstaatkontrollbesichtigern durchgeführt, so müssen diese Besichtigter über angemessene Qualifikationen einschließlich theoretischer und praktischer Erfahrung im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr verfügen. In der Regel umfasst dies
- a) gute Kenntnisse im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr und der Anwendung entsprechender Konzepte bei den zu prüfenden Betriebsabläufen;
 - b) gute fachliche Kenntnisse der Sicherheitstechnologien und -verfahren;
 - c) Vertrautheit mit Inspektionsgrundsätzen, -verfahren und -techniken;
 - d) Fachkenntnisse in Bezug auf die zu prüfenden Betriebsabläufe.

ANHANG XIII**Bericht des Lotsen oder der Hafenbehörde an den Hafen- oder Küstenstaat**

(gemäß Artikel 17 Absatz 1)

Datum	
Hafen/Position	

Angaben zum Schiff

Name	
IMO-Kennnummer	
Rufzeichen	
Flaggenstaat	

Mängel

	Beschreibung
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Informationen zur Route

Von (Hafen/Ankerplatz)		Datum	
Nach (Hafen/Ankerplatz)		Datum	

Von der zuständigen Behörde eingeleitete Maßnahmen

Beschreibung	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Name des Lasten/Hafenvertreters:

Zuständige Behörde:

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 24 (angepasst)

ANHANG ~~XIV~~ ~~VIII~~

**Veröffentlichung von Informationen über ~~Festhaltemaßnahmen~~ und Überprüfungen,
~~XIV~~ Festhaltemaßnahmen und Zugangsverweigerungen ~~XIV~~ in Häfen der Mitgliedstaaten**

(gemäß Artikel ~~19~~ ~~15~~ Absatz 1)

↓ neu

1. Die Mitgliedstaaten veröffentlichten die in den Absätzen 3.1 und 3.2 aufgeführten Informationen binnen 72 Stunden nach Abschluss der Überprüfung oder Aufhebung der Festhaltemaßnahme oder Verhängung der Zugangsverweigerung auf einer Webseite.
2. Die Kommission veröffentlicht regelmäßig Informationen über die Schiffe, denen unter Anwendung der Artikel 10 und 15 der Zugang zu den Gemeinschaftshäfen verweigert wurde.

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 24
⇒ neu

3. ~~15~~ Die gemäß Artikel 19 ~~15~~ Absatz 1 veröffentlichten Informationen müssen folgende Einzelangaben umfassen:
 - a) Name des Schiffes,
 - b) IMO-Kennnummer,
 - c) Schiffstyp,
 - d) Bruttoreaumzahl (BRZ),
 - e) Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums,
 - f) Name und Adresse des ~~Eigentümers oder des Betreibers~~ ~~des Schiffes~~ ⇒ Unternehmens ⇐ des Schiffes,
 - g) für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter,

h) Flaggenstaat,

~~Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben,~~

~~Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,~~

↓ neu

i) gemäß den einschlägigen internationalen Übereinkommen ausgestellte Klassenzertifikate und vorgeschriebene Zeugnisse sowie die Behörde oder Organisation, die die betreffende Bescheinigung ausgestellt hat, einschließlich Ausstellungsdatum und Ablaufdatum,

↓ 2001/106/EG Art. 1
Nummer 24 (angepasst)
⇒ neu

~~- Hafen und das Datum der letzten erweiterten Überprüfung und gegebenenfalls die Angabe, dass eine Festhaltemaßnahme verhängt wurde,~~

j) Hafen und Datum der letzten Zwischenbesichtigung oder jährlichen Besichtigung ⇒ zu den vorstehend unter i) genannten Bescheinigungen ⇐ Sonderbesichtigung sowie den Namen ⇐ der Behörde oder ⇐ Organisation, die die Besichtigung durchgeführt hat,

~~- Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 24 Monaten,~~

k) ⇐ Datum, ⇐ Land, ~~und~~ Hafen ⇐ oder Ankerplatz ⇐ der Festhaltemaßnahme,

~~- Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme,~~

~~- Dauer der Festhaltemaßnahme in Tagen,~~

~~- Anzahl der festgestellten Mängel und die Gründe für die Festhaltemaßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,~~

~~- Beschreibung der Weiterverfolgung der Festhaltemaßnahme durch die zuständige Behörde und gegebenenfalls die Klassifikationsgesellschaft,~~

~~- Auskunft, ob dem Schiff der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde, mit Angabe der Gründe in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,~~

~~- gegebenenfalls die Angabe, ob die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wird,~~

~~– Beschreibung der Maßnahmen in dem Fall, dass einem Schiff die Fortsetzung seiner Reise bis zur nächstgelegenen geeigneten Instandsetzungswerft gestattet oder der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde.~~

4. II

⇒ Für festgehaltene Schiffe müssen die gemäß Artikel 19 veröffentlichten Informationen ferner folgende Angaben umfassen ~~⇨ Die gemäß Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Informationen zu den überprüften Schiffen müssen folgende Einzelangaben umfassen:~~

~~– Name des Schiffes,~~

~~– IMO-Kennnummer,~~

~~– Schiffstyp,~~

~~– Bruttoreaumzahl (BRZ),~~

~~– Baujahr,~~

~~– Namen und Adresse des Eigentümers oder des Betreibers des Schiffes,~~

~~– für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter,~~

~~– Flaggenstaat,~~

~~– Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben,~~

~~– Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,~~

~~– Land, Hafen und Datum der Überprüfung,~~

~~– Anzahl und Art der Mängel.~~

a) die Zahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten ⇨ 36 ⇨ ~~24~~ Monaten,

b) Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme,

c) Dauer der Festhaltemaßnahme in Tagen,

d) Gründe für die Festhaltemaßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,

e) gegebenenfalls die Angabe, ob die anerkannte Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombinierte eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wird,

- f) Beschreibung der Maßnahmen in dem Fall, dass einem Schiff die Fortsetzung seiner Reise bis zur nächstgelegenen geeigneten Instandsetzungswerft gestattet wurde,
- g) Auskunft, ob dem Schiff der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde, mit Angabe der Gründe in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,

ANHANG XV**Schwarze Liste der Betreiber und Unternehmen**

(gemäß Artikel 20)

Die Schwarze Liste der Betreiber und Unternehmen enthält Namen und Anschrift von:

- Schiffsbetribern und –unternehmen, die ein oder mehrere Schiffe betreiben, denen in den vergangenen 12 Monaten der Zugang zu einem Hafen eines Mitgliedstaats verweigert wurde
- Schiffsbetribern oder –unternehmen, aus deren Flotte ein oder mehrere Schiffe in den vergangenen 12 Monaten der Zugang zu einem Hafen eines Mitgliedstaats verweigert wurde
- Schiffsbetribern oder –unternehmen, mit einem Schiff, dem in den vergangenen 12 Monaten der Zugang zu einem Hafen eines Mitgliedstaats mehr als einmal verweigert wurde.

↓ 2001/106/EG Art. 1
 Nummer 25 (angepasst)
 ⇒ neu

ANHANG XVI ~~XVII~~

Angaben zur Überwachung der Umsetzung ~~gemäß Artikel 17~~

(gemäß Artikel 22)

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alljährlich bis spätestens zum 1. ~~April~~ Juli folgende Angaben zum Vorjahr.

- 1.1. Anzahl der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle für sie tätigen Besichtiger.

Diese Angaben müssen der Kommission entsprechend dem folgenden Modell übermittelt werden ⁽¹⁾⁽²⁾ .

Hafen/Zone	Anzahl der vollzeitbeschäftigten Besichtiger <input checked="" type="checkbox"/> (A) <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Anzahl <input checked="" type="checkbox"/> der teilstzeitbeschäftigten Besichtiger <input checked="" type="checkbox"/> (B) <input checked="" type="checkbox"/>	Umrechnung <input checked="" type="checkbox"/> von (B) <input checked="" type="checkbox"/> in Vollzeit- beschäftigung <input checked="" type="checkbox"/> (C) <input checked="" type="checkbox"/>	⇒Insgesamt⇐ <input checked="" type="checkbox"/> (A+C) <input checked="" type="checkbox"/>
Hafen X ...				
Hafen Y ...				
INSGESAMT				

⁽¹⁾ Im Falle von Besichtigern die Hafenstaatkontrollen auf Teilzeitbasis vornehmen, ist die Zahl in vollzeitbeschäftigte Besichtiger umzurechnen. Ist ein und derselbe Besichtiger in mehr als einem Hafen geografischen Gebiet tätig, so ist das geltende Teilzeitäquivalent in jedem Hafen zu zählen.

⁽²⁾ Diese Angaben sind auf nationaler Ebene und für jeden einzelnen Hafen des betreffenden Mitgliedstaats zu machen. Im Sinne dieses Anhangs ist unter Hafen ein einzelner Hafen bzw. die von einem Besichtiger oder einem Besichtigerteam betreute geographische Zone zu verstehen, die gegebenenfalls mehrere einzelne Häfen umfasst. ~~Ein und derselbe Besichtiger kann auch in mehr als einem Hafen oder geographischen Gebiet tätig sein.~~

- 1.2. Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die die Häfen eines Mitgliedstaates angelaufen haben. Die Zahl entspricht der Zahl der unter die Richtlinie fallenden ausländischen Schiffe, die die Häfen des Mitgliedstaats auf nationaler Ebene angelaufen haben, die nur einmal gezählt wurden.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln: ~~entweder~~

a) alle \Rightarrow drei \Leftarrow ~~sechs~~ Monate der Kommission eine Liste der Bewegungen einzelner Schiffe, mit Ausnahme von Linienfährdiensten \Rightarrow zur Beförderung von Personen und Frachtgut \Leftarrow , die ihre Häfen angelaufen oder die einer Hafenbehörde ihre Ankunft an einem Ankerplatz angekündigt haben, unter Angabe der IMO-Kennnummer, ~~der Schiffe und~~ des Ankunftsdatums; \Rightarrow und des Hafens oder Ankerplatzes \Leftarrow \Rightarrow für jede Bewegung des Schiffes. Die Liste wird in Form eines Tabellenkalkulationsprogramm übermittelt, das automatischen Abruf und Verarbeitung der vorstehend genannten Angaben ermöglicht. Diese Liste wird 4 Monate nach Ende des Zeitraums, auf den sich die Daten beziehen, vorgelegt. \Leftarrow

\Rightarrow und \Leftarrow

b) ~~dem Informationssystem Sirenac die IMO-Kennnummer und das Ankunftsdatum der Schiffe, mit Ausnahme von Linienfährdiensten, die ihre Häfen täglich angelaufen haben.~~ Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission spätestens sechs Monate nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie eine \Rightarrow gesonderte \Leftarrow Liste der unter ~~den~~ Buchstaben a) ~~und b)~~ genannten Linienfährdienste \Rightarrow zur Beförderung von Personen bzw. Linienfährdienste zur Beförderung von Frachtgut \Leftarrow übermitteln; danach ist die Liste jedes Mal zu übermitteln, wenn Änderungen bei diesen Linienfährdiensten eintreten. \Rightarrow Die Liste enthält für jedes Schiff die IMO-Kennnummer, den Namen und die Fahrtroute des Schiffes. Die Liste wird in Form eines Tabellenkalkulationsprogramms übermittelt, das automatischen Abruf und Verarbeitung der vorstehend genannten Angaben ermöglicht. \Leftarrow



ANHANG XVII

Teil A

Aufgehobene Richtlinie und ihre nachfolgenden Änderungen

(gemäß Artikel 30)

Richtlinie 95/21/EG des Rates
(ABl. L 157 vom 07.07.1995, S. 1)

Richtlinie 98/25/EG des Rates
(ABl. L 133 vom 07.05.1998, S. 19)

Richtlinie 98/42/EG der Kommission
(ABl. L 184 vom 27.06.1998, S. 40)

Richtlinie 1999/97/EG der Kommission
(ABl. L 331 vom 23.12.1999, S. 67)

Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates
(ABl. L 19 vom 22.01.2002, S. 17)

Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates
(ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53)

nur Artikel 4

Teil B

Verzeichnis der Fristen für die Umsetzung in nationales Recht

(gemäß Artikel 30)

Richtlinie	Frist für die Umsetzung
Richtlinie 95/21/EG	30. Juni 1996
Richtlinie 98/25/EG	11. Juli 1998
Richtlinie 98/42/EG	30. September 1998
Richtlinie 1999/97/EG	13. Dezember 2000
Richtlinie 2001/106/EG	22. Juli 2003 ¹
Richtlinie 2002/84/EG	23. November 2003

¹ Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2001/106/EG “(überprüft) die Kommission (...) die Durchführung dieser Richtlinie spätestens zum 22. Juli 2006. Dabei werden unter anderem die Anzahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten im Rahmen der Hafensaatkontrolle tätigen Besichtiger und die Anzahl der durchgeführten Überprüfungen einschließlich der obligatorischen erweiterten Überprüfungen untersucht. Die Kommission teilt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat mit und entscheidet auf der Grundlage der Überprüfung, ob es notwendig ist, eine Änderungsrichtlinie oder weitere einschlägige Rechtsvorschriften vorzuschlagen.“



ANHANG XVIII

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 95/21/EG	diese Richtlinie
Artikel 1 Einleitende Worte	Artikel 1 Einleitende Worte
Artikel 1 erster Gedankenstrich	Artikel 1 Buchstabe a
Artikel 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 1 Buchstabe b
Artikel 2 Einleitende Worte	Artikel 2 Einleitende Worte
Artikel 2 Absatz 1, einleitende Worte	Artikel 2 Absatz 1, einleitende Worte
Artikel 2 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 2 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 2 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 2 Absatz 1 vierter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d
Artikel 2 Absatz 1 fünfter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e
Artikel 2 Absatz 1 sechster Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe f
Artikel 2 Absatz 1 siebter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g
Artikel 2 Absatz 1 achter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe h
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
-	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 2 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 5
-	Artikel 2 Absatz 6
Artikel 2 Absatz 5	Artikel 2 Absatz 7
-	Artikel 2 Absatz 8
-	Artikel 2 Absatz 9

Artikel 2 Absatz 6

Artikel 2 Absatz 7

Artikel 2 Absatz 8

-

Artikel 2 Absatz 9

-

Artikel 2 Absatz 10

-

-

-

Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1,
einleitende Worte

Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1
erster Gedankenstrich

Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1
zweiter Gedankenstrich

Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2

Artikel 3 Absätze 2 bis 4

-

Artikel 4

-

-

Artikel 5 Absatz 1

-

Artikel 5 Absätze 2 bis 5

-

Artikel 6 Absatz 1, einleitende Worte

Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a)

Artikel 2 Absatz 10

Artikel 2 Absatz 11

Artikel 2 Absatz 12

Artikel 2 Absatz 13

Artikel 2 Absatz 14

Artikel 2 Absatz 15

Artikel 2 Absatz 16

Artikel 2 Absatz 17

Artikel 2 Absatz 18

Artikel 2 Absatz 19

Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1,
einleitende Worte

Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1
Buchstabe a

Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1
Buchstabe b

Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2

Artikel 3 Absätze 2 bis 4

Artikel 4 Absatz 1

Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 1

Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 2

Artikel 5 Absätze 1 bis 3

Artikel 5 Absatz 4

Artikel 5 Absatz 5

-

Artikel 6

Artikel 7 Absatz 1, einleitende Worte

Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a

-	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c
-	Artikel 7 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 4
Artikel 6 Absatz 4	Artikel 7 Absatz 5
Artikel 7 Absätze 1 und 2	Artikel 8 Absätze 1 und 2 Unterabsatz 1
Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a	-
Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe b	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 1
Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 2	-
Artikel 7 Absatz 5	Artikel 8 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 6	-
Artikel 7a Absatz 1	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 7a Absatz 2	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1
-	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 7a Absätze 3 bis 5	Artikel 9 Absätze 3 bis 5
Artikel 7b Absätze 1 und 2	Artikel 10 Absätze 1 und 2
Artikel 7b Absatz 3	-
Artikel 8	Artikel 11
-	Artikel 12
Artikel 9 Absätze 1 und 2	Artikel 13 Absätze 1 und 2
-	Artikel 13 Absatz 3
Artikel 9 Absätze 3 bis 7	Artikel 13 Absätze 4 bis 8
-	Artikel 13 Absatz 9
Artikel 9a	-
Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 14 Absätze 1 bis 3

-
Artikel 11 Absatz 1
-
Artikel 11 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 3 Unterabsatz 1
Artikel 11 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 11 Absätze 4 bis 6
Artikel 12 Absätze 1 bis 3
Artikel 12 Absatz 4 Unterabsatz 1
Artikel 12 Absatz 4 Unterabsatz 2
-
Artikel 13 Absatz 1
-
Artikel 13 Absatz 2
-
Artikel 14 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 1
-
Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 14 Absatz 3
Artikel 15 Absatz 1
Artikel 15 Absätze 2 bis 4
Artikel 15 Absatz 5
-
Artikel 16 Absätze 1 und 2
Artikel 16 Absatz 2a
Artikel 16 Absatz 3

Artikel 14 Absatz 4
Artikel 15 Absatz 1
Artikel 15 Absatz 2
Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 1
-
Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 15 Absätze 4 bis 6
Artikel 16 Absätze 1 bis 3
Artikel 16 Absatz 4 Unterabsatz 1
-
Artikel 16 Absätze 5 bis 7
Artikel 17 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 17 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 17 Absatz 2
Artikel 17 Absatz 3
Artikel 18 Absatz 1
Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 18 Absatz 2 Unterabsatz 3
Artikel 18 Absatz 3
Artikel 19 Absatz 1
-
Artikel 19 Absatz 2
Artikel 20
Artikel 21 Absätze 1 und 2
Artikel 21 Absatz 3
Artikel 21 Absatz 4

Artikel 17	Artikel 22 Absatz 1
-	Artikel 22 Absatz 2
-	Artikel 23
Artikel 18	Artikel 24
Artikel 19	Artikel 25
-	Artikel 26
Artikel 19a	Artikel 27
Artikel 3 Richtlinie 2001/106/EG	Artikel 28
Artikel 20	Artikel 29
-	Artikel 30
Artikel 21	Artikel 31
Artikel 22	Artikel 32
Anhang I	Anhang I
-	Anhang II
-	Anhang III
Anhang II	Anhang IV
Anhang III	Anhang V
Anhang IV	Anhang VI
-	Anhang VII
Anhang V	Anhang VIII
Anhang VI	Anhang XI
Anhang VII	Anhang XII
Anhang VIII	Anhang XIV
Anhang IX	Anhang X
Anhang X	Anhang XVI
Anhang XI	Anhang IX
Anhang XII	-

-
-
-
-

Anhang XIII

Anhang XV

Anhang XVII

Anhang XVIII

FINANZBOGEN**1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kontrolle durch den Hafenstaat.

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich: Energie und Verkehr

Tätigkeiten: See- und Binnenschifffahrt, Intermodalität.

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung: Entfällt.

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen: Entfällt.

3.3. Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen): Entfällt.

Haushalts- linie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA- Beitrag	Beiträge von Bewerber- ländern	Rubrik der Finanziellen Vorausschau
	OA/NOA	GM ¹ /NGM ²				Ja/Nein
	OA/NOA	GM/NGM	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Nr.

¹ Getrennte Mittel

² Nichtgetrennte Mittel

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

<u>Art der Ausgaben</u>	<u>Ab-</u> <u>schnitt</u>		<u>Jahr n</u>	<u>n+1</u>	<u>n+2</u>	<u>n+3</u>	<u>n+4</u>	<u>n+5</u> <u>und</u> <u>Folge-</u> <u>jahre</u>	<u>Ins-</u> <u>ge-</u> <u>samt</u>
-------------------------	------------------------------	--	---------------	------------	------------	------------	------------	---	--

Operative Ausgaben³

<u>Verpflichtungs-</u> <u>ermächtigungen (VE)</u>	<u>8.1</u>	<u>a</u>	<u>0</u>						
<u>Zahlungs-</u> <u>ermächtigungen (ZE)</u>		<u>b</u>	<u>0</u>						

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben⁴

<u>Technische und</u> <u>administrative</u> <u>Unterstützung (NGM)</u>	<u>8.2.4</u>	<u>c</u>	<u>0</u>						
--	--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

HÖCHSTBETRAG

<u>Verpflichtungs-</u> <u>ermächtigungen</u>		<u>a+c</u>	<u>0</u>						
<u>Zahlungsermächtigungen</u>		<u>b+c</u>	<u>0</u>						

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben⁵

<u>Personal- und</u> <u>Nebenkosten (NGM)</u>	<u>8.2.5</u>	<u>d</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,324</u>
<u>Sonstige im Höchst-</u> <u>betrag nicht enthaltene</u> <u>Verwaltungskosten,</u> <u>außer Personal- und</u> <u>Nebenkosten (NGM)</u>	<u>8.2.6</u>	<u>e</u>	<u>0</u>						

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

<u>VE insgesamt,</u> <u>einschließlich</u> <u>Personalkosten</u>		<u>a+c+</u> <u>d+e</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,324</u>
<u>ZE insgesamt,</u> <u>einschließlich</u> <u>Personalkosten</u>		<u>b+c+</u> <u>d+e</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,054</u>	<u>0,324</u>

³ Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.⁴ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.⁵ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

Angaben zur Kofinanzierung

Der vorgeschlagene Rechtsakt sieht keine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten vor.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

<u>Kofinanzierung durch</u>		<u>Jahr n</u>	<u>n+1</u>	<u>n+2</u>	<u>n+3</u>	<u>n+4</u>	<u>n+5</u> <u>und</u> <u>Folge-</u> <u>jahre</u>	<u>Insge-</u> <u>samt</u>
.....	<u>f</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
<u>ZE insgesamt,</u> <u>einschließlich</u> <u>Kofinanzierung</u>	<u>a+c+d</u> <u>+e+f</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>

4.1.2. *Vereinbarkeit mit der Finanzplanung*

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung⁶ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. *Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen*

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

NB: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als Anhang beizufügen.

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

<u>Haus-</u> <u>haltlinie</u>	<u>Einnahmen</u>	<u>Stand vor</u> <u>der Maß-</u> <u>nahme</u> <u>[Jahr n-1]</u>	<u>Stand nach der Maßnahme</u>					
			<u>[Jahr</u> <u>n]</u>	<u>[n+1]</u>	<u>[n+2]</u>	<u>[n+3]</u>	<u>[n+4]</u>	<u>[n+5]</u> ⁷
	<i>a) Einnahmen nominal</i>		<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
	<i>b) Veränderung</i>	<u>Δ</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>

⁶ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

⁷ Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

(Verwaltung durch vorhandenes Personal).

<u>Jährlicher Bedarf</u>	<u>Jahr n</u> <u>(2007*)</u>	<u>n+1</u>	<u>n+2</u>	<u>n+3</u>	<u>n+4</u>	<u>n+5 und</u> <u>Folge-</u> <u>jahre</u>
<u>Personalbedarf</u> <u>insgesamt</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Ziel der Hafenstaatkontrolle ist es, durch Überprüfungen von Schiffen aus Drittländern, die Häfen anlaufen, durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu prüfen, ob diese den geltenden internationalen Vereinbarungen entsprechen und keine Gefahr für die Sicherheit des Seeverkehrs, die Meeresumwelt sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord darstellen.

Es ist unbedingt erforderlich, den europäischen Rechtscorpus zur Hafenstaatkontrolle zu präzisieren, zu vereinfachen und zu verbessern. Dies ist zum einen ein rechtliches Erfordernis, um der Weiterentwicklung des internationalen Rechts, des Gemeinschaftsrechts und im Rahmen der Pariser Vereinbarung sowie der Ausweitung der Hafenstaatkontrolle auf die neuen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen und zum anderen eine politische Notwendigkeit, angesichts der neuen Leitlinien der Politik der Europäischen Union im Rahmen der Strategie von Lissabon und der Verbesserung des Umweltrechts der Europäischen Union.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Isolierte Maßnahmen der Mitgliedstaaten sind von Natur aus unvereinbar mit den Zielen der Hafenstaatkontrolle, durch die einem bestimmten geografischen Gebiet harmonisierte Maßnahmen zur Kontrolle von Schiffen gewährleistet werden sollen. Eines der Ziele einer Maßnahme auf regionaler Ebene ist darüber hinaus die Verringerung der Kosten sowie die Optimierung der zur wirksamen Schiffskontrolle erforderlichen Ressourcen durch eine koordinierte Maßnahme. Die weniger strenge Durchführung der Hafenstaatkontrolle in einem Mitgliedstaat brächte erhöhte Sicherheitsrisiken mit sich sowie die Gefahr der Entstehung von „Gefälligkeithäfen“ und einer inakzeptablen Wettbewerbsverzerrung innerhalb der Gemeinschaft.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Die von der Kommission vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle umfasst:

- eine Neufassung der Richtlinie 95/21/EG und ihrer zahlreichen Änderungen in einem konsolidierten Text

- die Umsetzung der politischen Forderungen des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr nach der Havarie der „Prestige“
- die Aktualisierung mehrerer Bestimmungen der Richtlinie angesichts der Weiterentwicklung der internationalen Übereinkommen und Abkommen sowie des Gemeinschaftsrechts
- Maßnahmen zur Verbesserung der Anwendung der Richtlinie und deren Weiterverfolgung, vor allem durch eine engere Zusammenarbeit und verstärkten Informationsaustausch
- die Verschärfung der bestehenden Vorschriften, vor allem durch härtere Sanktionen gegen unternormige Schiffe: es handelt sich vor allem um die Ausweitung und Verschärfung des Anlaufverbots für wiederholt festgehaltene Schiffe
- einige Bestimmungen zur Erleichterung der Überprüfungen von Qualitätsschiffen
- die Festlegung der Grundsätze eines neuen Überprüfungssystems, vor allem in Anbetracht der Grenzen des derzeitigen Systems.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

Nachstehend ist darzulegen, welche Methode(n)⁸ für die praktische Durchführung der Maßnahme gewählt wurde(n):

Zentrale Verwaltung

- Direkt durch die Kommission
- Indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
 - Exekutivagenturen
 - von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
 - einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

Geteilte oder dezentrale Verwaltung

- mit Mitgliedstaaten
- mit Drittländern

Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)

Bemerkungen:

⁸ Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter „Bemerkungen“ zu erläutern.

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Der Richtlinienentwurf enthält eine Bestimmung, wonach die Mitgliedstaaten die zur Umsetzung der Richtlinien in einzelstaatliches Recht erforderlichen nationalen Maßnahmen mitteilen müssen.

Die Nichtmitteilung dieser nationalen Maßnahmen (bzw. eine teilweise Mitteilung) führt automatisch zur Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens gemäß Artikel 226 EG-Vertrag.

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wird sich mit der Weiterverfolgung der Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten befassen.

6.1. Bewertung

6.1.1. *Ex-ante-Bewertung:*

die Kommission hat ihre Folgenabschätzung auf die wichtigsten in die Richtlinie aufgenommenen Maßnahmen konzentriert, die Auswirkungen für die Betreiber und die Seebehörden haben können, um insbesondere zu beurteilen, ob diese Maßnahmen bewirken, dass eine größere Zahl von Schiffen betroffen ist.

Die Maßnahme haben folgende Auswirkungen für die einzelnen Akteure:

- die EU-Organe: Durch den Vorschlag werden die bestehenden Vorschriften zur Veröffentlichung (schwarze Listen) und Weiterverfolgung der Umsetzung der Richtlinie verschärft. In der Praxis werden diese Aufgaben der EMSA übertragen.
- die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Seebehörden: Bis zur Einführung des neuen Überprüfungssystems bringt der Vorschlag keine nennenswerte Veränderung der Tätigkeit der für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden mit sich.
- die Hafenbehörden: Der Beitrag der Hafenbehörden zum reibungslosen Funktionieren der Hafenstaatkontrolle wird verstärkt, insbesondere der Informationsaustausch zwischen Häfen und Überprüfungsstellen. Diese verwaltungstechnischen und logistischen Maßnahmen können örtlich Zusatzkosten für die Hafenbehörden bewirken, doch sind sie zur Gewährleistung der vollständigen und wirksamen Anwendung der Richtlinie erforderlich.
- die Lotsendienste: Die vorgeschlagene Maßnahme ist eine unmittelbare Reaktion auf eine vom Rat der Verkehrsminister nach dem Unfall der „Prestige“ explizit erhobene Forderung. Zu ihrer quantitative Auswirkung auf die Zahl der gemeldeten Schiffe können keine Angaben gemacht werden.
- die Schiffsbetreiber: Ganz allgemein wird durch den Vorschlag die Wettbewerbsfähigkeit der Betreiber von Qualitätsschiffen verbessert (weniger Überprüfungen, verbesserte Planung des Anlaufens, Steigerung der beruflichen Fachkenntnisse der Besichtigter und damit Verringerung der Gefahr von Fehl- oder unbegründeten Entscheidungen.

- die Seeleute: Die neuen Bestimmungen gewährleisten eine bessere Weiterverfolgung der Beschwerden über die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord.

6.1.2. *Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):*

Entfällt.

6.1.3. *Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:*

Entfällt.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN

Entfällt.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1 Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf: **Entfällt.**

*Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR
(3 Dezimalstellen)*

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		INSGESAMT		
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs								
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ⁹ ...																	
Maßnahme 1 ...																	
- Output 1																	
- Output 2																	
Maßnahme 2 ...																	
- Output 1																	
Ziel 1 insgesamt																	
OPERATIVES ZIEL Nr. 2 ...																	
Maßnahme 1 ...																	
- Output 1																	
Ziel 2 insgesamt																	
OPERATIVES ZIEL Nr. n																	
Ziel n insgesamt																	
GESAMT-KOSTEN																	

⁹ Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

8.2 Verwaltungskosten

8.2.1 Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ¹¹		0	0	0	0	0	0
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ¹²		0	0	0	0	0	0
INSGESAMT		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind: Aufgaben

Durch die Änderung des Gemeinschaftssystems der Hafenstaatkontrolle wird die Zuständigkeit der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Sicherheit des Seeverkehrs ausgeweitet. Um die ordnungsgemäße Weiterverfolgung der Umsetzung der Richtlinie zu gewährleisten, ist eine Erhöhung des Personalbestands (schätzungsweise ½ A-Beamter) erforderlich.

8.2.3 Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen.

¹⁰ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

¹¹ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

¹² Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4 Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 – Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INS- GESAMT
1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							0
Exekutivagenturen ¹³							0
Sonstige technische und administrative Unterstützung							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							0

8.2.5 Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit* $(108\ 000\ € * 0,5 = 54\ 000\ €)$ Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal**Entfällt.*¹³

Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

8.2.6 Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)*

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folge- jahre	INS- GESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme	0	0	0	0	0	0	0
2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0	0	0	0	0	0	0

* ohne Auswirkung auf den aktuellen Haushalt für Dienstreisen.

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

Entfällt.

¹⁴ Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.