Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►**B**

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 befördern

(ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19)

Geändert durch:

		Amtsblatt Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Richtlinie 96/39/EG der Kommission vom 19. Juni 1996	L 196	7	7.8.1996
►**M2**	►**C1** Richtlinie 97/34/EG der Kommission vom 6. Juni 1997 ◄	L 158	40	17.6.1997

Berichtigt durch:

►**C1** Berichtigung, ABl. L 162 vom 19.6.1997, S. 56 (97/34/EG)

▼B

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 befördern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments [2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das ständig steigende Aufkommen bei der Beförderung gefährlicher oder umweltschädlicher Güter im Seeverkehr erhöht die Gefahr von schweren Schiffsunfällen, die sich immer wieder ereignen.

Es sind alle zweckdienlichen Maßnahmen zu treffen, um Situationen zu verhindern, die zu solchen Unfällen führen können, und um die dadurch entstehenden Schäden gering zu halten, wenn sie sich dennoch ereignen. Zu diesem Zweck müssen Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen, Mindestanforderungen erfüllen.

Ein besseres Meldewesen könnte zur Unfallvermeidung und Schadensbegrenzung beitragen. Dadurch werden auch die zuständigen Behörden in die Lage versetzt, gegenüber Schiffen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern und Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen.

Entsprechend dem SOLAS- und dem MARPOL-Übereinkommen muß den zuständigen Behörden Meldung über Art und Lageort der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter an Bord von Schiffen gemacht werden.

Einige Liniendienste können von dieser Meldepflicht ausgenommen werden.

Um die Unfallgefahr einzudämmen, muß auf bestimmte Schiffahrtsregeln hingewiesen werden.

In der IMO-Entschließung A 648(16) werden die beteiligten Regierungen aufgefordert, dafür zu sorgen, daß die Schiffsmeldesysteme und die an sie gestellten Anforderungen so weit wie möglich den im Anhang jener Entschließung niedergelegten allgemeinen Grundsätzen entsprechen.

Zu diesem Zweck sollten die zuständigen Behörden bei einem Ereignis oder Umstand auf See, aus dem für die Küsten ihres Landes oder verwandte Interessen eine Gefahr erwächst, vom Kapitän des Schiffes unverzüglich über das Ereignis und das Vorhandensein gefährlicher oder umweltschädlicher Güter an Bord unterrichtet werden, damit sie alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen können.

In dieser Richtlinie werden ferner die Maßnahmen aufgeführt, die den Mitgliedstaaten nach dem Völkerrecht zur Verfügung stehen.

---

(1) ABl. Nr. C 147 vom 14. 6. 1989, S. 3.
ABl. Nr. C 294 vom 24. 11. 1990, S. 12.

(2) ABl. Nr. C 175 vom 16. 7. 1990, S. 41.
ABl. Nr. C 255 vom 20. 9. 1993.

(3) ABl. Nr. C 329 vom 20. 12. 1989, S. 20.

▼B

Gemäß dem SOLAS- und dem MARPOL-Übereinkommen sind Schiffe verpflichtet, die anderen Schiffe und die Behörden des Küstenstaats über jegliche Gefahr für das Schiff selbst, andere Schiffe und die Seeschiffahrt sowie über tatsächlich oder wahrscheinlich eintretende unzulässige oder nicht ordnungsgemäße Einleitungen umweltschädlicher Güter zu unterrichten. Es erscheint sinnvoll, daß die zuständigen Behörden erforderlichenfalls die ihnen zugegangenen Meldungen über Funk verbreiten.

Jeder Mitgliedstaat trifft die notwendigen Vorkehrungen, damit die Meldungen in vollem Umfang genutzt werden.

Ein solcher Informationsaustausch setzt eine entsprechende Zusammenarbeit zwischen den Behörden in der gesamten Gemeinschaft, den Verladern, den Ausrüstern von Schiffen, den Kapitänen und den Lotsen voraus.

Die Umsetzung der Richtlinie kann Änderungen erforderlich machen, die von der Kommission mit Unterstützung eines Ausschusses oder gegebenenfalls vom Rat selbst erlassen werden.

Die Kommission wird neue Vorschläge zur Ergänzung des in dieser Richtlinie aufgestellten Meldesystems vorlegen.

Diese Richtlinie ersetzt die Richtlinie 79/116/EWG des Rates vom 21. Dezember 1978 über Mindestanforderungen an das Einlaufen von bestimmten Tankschiffen in Seehäfen der Gemeinschaft und das Auslaufen [1].

Diese Richtlinie läßt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, weitere Anforderungen in Bezug auf Schiffe zu stellen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, daß Kapitäne oder Ausrüster von Schiffen, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter als Massengut oder in verpackter Form befördern, sowie Verlader solcher Güter die in dieser Richtlinie für sie festgelegten Mindestanforderungen erfüllen.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

a) Kriegsschiffe und andere staatliche Schiffe, die nicht zu kommerziellen Zwecken eingesetzt werden;

b) Bunker sowie Vorräte und Ausrüstung, die zur Verwendung an Bord der Schiffe bestimmt sind.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gelten als

a) „Ausrüster“ auch Eigentümer, Charterer, Reeder oder Makler von Schiffen;

b) „Schiffe“ alle Frachtschiffe, Öl-, Chemikalien- oder Gastanker oder Passagierschiffe, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter als Massengut oder in verpackter Form befördern;

c) „gefährliche Güter“ im IMDG-Code, in Kapitel 17 des IBC-Codes und in Kapitel 19 des IGC-Codes eingestufte Güter;

d) „umweltschädliche Güter“:

— Öle, die in Anhang 1 des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind,

[1] ABl. Nr. L 33 vom 8. 2. 1979, S. 33. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 79/1034/EWG (ABl. Nr. L 315 vom 11. 12. 1979, S. 16).

▼B

— schädliche flüssige Stoffe, die in Anhang 2 des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind,

— Schadstoffe, die in Anhang 3 des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind;

e) „MARPOL-Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit dem entsprechenden Protokoll von 1978 ►**M1** in der am 1. Januar 1996 gültigen Fassung ◄;

f) „IMDG-Code“der Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen ►**M2** in der am 1. Januar 1997 gültigen Fassung ◄;

g) „IBC-Code“der IMO-Internationale-Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengut befördern, ►**M1** in der am 1. Januar 1996 gültigen Fassung ◄;

h) „IGC-Code“ der IMO-Internationale-Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern, ►**M1** in der am 1. Januar 1996 gültigen Fassung ◄;

i) „IMO-Entschließung A 648(16)“ die von der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf ihrer 16. Tagung am 19. Oktober 1989 angenommene Entschließung 648(16) über allgemeine Grundsätze und Anforderungen für Schiffsmeldesysteme, einschließlich Richtlinien über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder meeresverunreinigenden Stoffen, in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;

j) „zuständige Behörden“ die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 3 benannten Behörden und Organisationen;

k) „Verlader“ jede Person, von der oder in deren Namen oder für deren Rechnung mit einem Beförderer ein Vertrag über die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg geschlossen wurde.

Artikel 3

Jeder Mitgliedstaat benennt die zuständigen Behörden, denen die Angaben und Meldungen im Sinne dieser Richtlinie zuzuleiten sind, und teilt sie der Kommission mit.

Die Kommission veröffentlicht die Liste der von den Mitgliedstaaten benannten zuständigen Behörden und ihrer Kommunikationsverbindungen.

Artikel 4

Gefährliche oder umweltschädliche Güter dürfen nur zur Beförderung angeboten oder an Bord eines Schiffes genommen werden, wenn dem Kapitän oder Ausrüster eine Erklärung ausgehändigt worden ist, in der die korrekten technischen Bezeichnungen der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter, die entsprechenden Kennziffern der Vereinten Nationen (soweit vorhanden), die IMO-Gefahrenklassen gemäß dem IMDG-, dem IBC- und dem IGC-Code, die Mengen dieser Güter und, soweit sie in beweglichen Tanks oder Containern enthalten sind, die Kennzeichen dieser Behälter angegeben sind.

Der Verlader ist gehalten, dem Kapitän oder Ausrüster die gemäß dieser Richtlinie erforderliche Erklärung auszuhändigen und sicherzustellen, daß die zur Beförderung angebotene Sendung tatsächlich mit der in der Erklärung nach Absatz 1 angegebenen Sendung identisch ist.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Vorkehrungen, damit die in den nachstehenden Absätzen aufgeführten Anforderungen auf alle Schiffe angewendet werden.

▼B

(2) Der Ausrüster eines Schiffes, das aus einem Hafen in einem Mitgliedstaat ausläuft, muß der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats vor dem Auslaufen sämtliche in Anhang I aufgeführten Angaben übermitteln.

(3) Der Ausrüster eines von einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft kommenden Schiffes, das einen Hafen in der Gemeinschaft oder einen Ankerplatz im Hoheitsgewässer eines Mitgliedstaats anläuft, muß, um diesen Hafen oder Ankerplatz anlaufen zu dürfen, beim Auslaufen aus dem Verladehafen der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem der erste Bestimmungshafen oder Ankerplatz gelegen ist, sämtliche in Anhang I aufgeführten Angaben übermitteln.

(4) Die Mitgliedstaaten können Liniendienste mit einer Fahrzeit von weniger als 1 Stunde von der Anwendung der Absätze 2 und 3 ausnehmen. Die Kommission kann auf Antrag eines Mitgliedstaats einer angemessenen Verlängerung dieses Zeitraums zustimmen.

In diesem Fall muß der Ausrüster die in Anhang I aufgeführten Angaben jederzeit auf Anforderung der Behörden des Auslauf- oder Bestimmungsmitgliedstaats zur Verfügung stellen.

(5) Schiffe, die in einem Hafen in einem Mitgliedstaat einlaufen oder aus ihm auslaufen, müssen in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Regelungen dieses Staats

a) die örtlichen Hilfsdienste für den Schiffsverkehr (VTS) nutzen, sofern vorhanden;

b) Lotsen in Anspruch nehmen.

Artikel 6

(1) Jeder Mitgliedstaat schreibt vor, daß bei einem Ereignis oder Umstand auf See, aus dem für seine Küsten oder verwandte Interessen eine Gefahr erwächst, der Kapitän des betreffenden Schiffes zumindest die zuständige Behörde des betroffenen Mitgliedstaats unverzüglich über die Einzelheiten des Ereignisses unterrichtet und die Angaben in Anhang I übermittelt.

Die zuständige Behörde kann die Verpflichtung, die in Anhang I aufgeführten Angaben zu melden, als erfüllt betrachten, wenn das Schiff angibt, bei welcher zuständigen Behörde innerhalb der Gemeinschaft die gemäß Artikel 5 erforderlichen Angaben zur Verfügung stehen.

(2) Die in Absatz 1 vorgesehene Meldung muß gemäß der IMO-Entschließung A 648(16) erfolgen und ist zumindest in allen in dieser Entschließung genannten Fällen vorzunehmen.

(3) In Anhang III sind die Maßnahmen aufgeführt, die den Mitgliedstaaten nach dem Völkerrecht zur Verfügung stehen.

Artikel 7

Die Artikel 5 und 6 gelten unbeschadet der bestehenden Anforderungen, die aufgrund internationaler Übereinkommen oder einzelstaatlicher Regelungen betreffend die Meldung an den Hafen festgelegt wurden.

Artikel 8

(1) Der Kapitän des Schiffes muß eine Prüfliste gemäß Anhang II wahrheitsgetreu und sorgfältig erstellen und sie dem Lotsen zu dessen Unterrichtung und — auf Anforderung — der zuständigen Behörde zur Verfügung stellen.

(2) Beim Einlaufen, Auslaufen oder Manövrieren eines Schiffes eingesetzte Lotsen haben der zuständigen Behörde unverzüglich Mitteilung zu machen, wenn ihnen Mängel bekannt werden, welche die Manövrierfähigkeit des Schiffes beeinträchtigen können.

▼B

Artikel 9

Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats teilt, sofern erforderlich, in den betreffenden Bereichen über Funk ein gemäß Artikel 6 Absatz 1 gemeldetes Ereignis sowie Auskünfte zu Schiffen, die die Schiffahrt gefährden, mit.

Artikel 10

Die zuständigen Behörden, bei denen die gemäß Artikel 5 und Artikel 6 Absatz 1 gemeldeten Angaben vorliegen, treffen geeignete Vorkehrungen, um diese Angaben jederzeit auf Antrag der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats aus Sicherheitsgründen zur Verfügung zu stellen.

Jeder Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörden gemäß dieser Richtlinie oder auf sonstige Weise Sachverhalte, welche für einen anderen Mitgliedstaat eine etwaige Gefährdung bestimmter Meeres- und Küstengebiete mit sich bringen oder vergrößern können, gemeldet wurden, ergreift alle geeigneten Maßnahmen, um den betreffenden Mitgliedstaat so rasch wie möglich darüber zu unterrichten.

Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Vorkehrungen, damit die Meldungen, welche von den Schiffen im Fall eines Ereignisses, das sehr schwere Schäden verursachen kann, an sie übermittelt werden müssen, in vollem Umfang genutzt werden.

Artikel 11

Diese Richtlinie kann nach dem Verfahren des Artikels 12 geändert werden, um

— in Kraft getretene spätere Änderungen der in Artikel 2 Buchstaben e), f), g), h) und i) genannten internationalen Übereinkommen, Codices und Entschließung in diese Richtlinie zu übernehmen;

— die Anwendung dieser Richtlinie an den wissenschaftlich-technischen Fortschritt anzupassen, ohne ihren Geltungsbereich auszudehnen.

Artikel 12

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat innerhalb einer Frist von acht Wochen von seiner Befassung an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

▼B

Artikel 13

(1) Die Kommission legt dem Rat bis zum 31. Dezember 1995 einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie und, soweit erforderlich, Vorschläge vor.

(2) Die Kommission legt außerdem sobald wie möglich, auf jeden Fall jedoch bis zum 31. Dezember 1993, neue Vorschläge für die Einführung eines umfassenderen Meldesystems für die Gemeinschaft vor. Diese Vorschläge können Schiffe, die die Durchfahrt entlang der Küsten der Mitgliedstaaten vornehmen, betreffen und elektronische Systeme des Datenaustauschs zwischen Schiffen und landseitigen Einrichtungen vorsehen.

Artikel 14

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens binnen zwölf Monaten nach ihrer Annahme nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) Die Verpflichtungen nach dieser Richtlinie treten 24 Monate nach Annahme dieser Richtlinie in Kraft.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens zwölf Monate nach der Annahme dieser Richtlinie den Wortlaut der wichtigsten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie im Geltungsbereich dieser Richtlinie erlassen.

Diese Vorschriften werden ferner über den nationalen Warn- und Nachrichtendienst dem Seeverkehrssektor bekanntgegeben.

Artikel 15

Die Richtlinie 79/116/EWG wird 24 Monate nach der Annahme dieser Richtlinie aufgehoben.

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

Angaben zu Schiffen, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern

(Artikel 5)

1. Name und Rufzeichen des Schiffes.
2. Land der Registrierung des Schiffes.
3. Länge und Tiefgang des Schiffes.
4. Bestimmungshafen.
5. Voraussichtliche Ankunftszeit im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation, je nach Vorschrift der zuständigen Behörde.
6. Voraussichtliche Auslaufzeit.
7. Geplante Route.
8. Korrekte technische Bezeichnungen der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter, entsprechende Kennziffern der Vereinten Nationen (soweit vorhanden), IMO-Gefahrenklassen gemäß dem IMDG-, dem IBC- und dem IGC-Code, Mengen dieser Güter und jeweilige Lage im Schiff und, soweit die Güter in beweglichen Tanks oder Containern enthalten sind, Kennzeichen dieser Behälter.
9. Bestätigung, daß sich eine Aufstellung oder ein Manifest mit einem detaillierten Verzeichnis der geladenen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter und ihrer jeweiligen Lage im Schiff bzw. ein entsprechender Stauplan an Bord befindet.

▼B

ANHANG II

PRÜFLISTE FÜR SCHIFFE

(Artikel 6 Absatz 3, Artikel 8 und Anhang III)

A. **Angaben zum Schiff**

Schiffsname : ..... Eigentümer : ..... Baujahr : .....

Flagge : ..... Unterscheidungssignal : ..... BRT : .....

Heimathafen : ..... Länge : .....

Internationales Rufzeichen des Schiffs (gegebenenfalls) : .....

Klassifikationsgesellschaft : .....

Klassenzeichen : ..... Schiff : ..... Maschinenanlage : .....

Antriebsanlage : ..... Leistung : .....

Schiffsmakler : .....

Tiefgang : ..... vorn : ..... Mitte : ..... achtern : .....

Volumen/Masse der gefährlichen oder umweltschädlichen Ladung : .....

B. **Sicherheitseinrichtungen**

	Uneingeschränkt betriebsbereit		
	Ja	Nein	Mängel
1. *Bau und technische Ausrüstung*			
Haupt- und Hilfsmaschinen	☐	☐	.....
Hauptruderanlage	☐	☐	.....
Hilfsruderanlage	☐	☐	.....
Ankergeschirr	☐	☐	.....
Fest eingebaute Feuerlöscheinrichtung	☐	☐	.....
Inertgas-System (gegebenenfalls)	☐	☐	.....

▼B

	Uneingeschränkt betriebsbereit		
	Ja	Nein	Mängel
2. *Nautische Ausrüstung*			
Verfügbare Manövrierdaten	☐	☐	.....
Erste Radaranlage	☐	☐	.....
Zweite Radaranlage	☐	☐	.....
Kreiselkompaßanlage	☐	☐	.....
Magnet-Regelkompaß	☐	☐	.....
Peilfunkgerät	☐	☐	.....
Echolot	☐	☐	.....
Andere elektronische Hilfsmittel zur Standortbestimmung	☐	☐	.....
3. *Funkausrüstung*			
Telegrafie-Seefunkanlage	☐	☐	.....
UKW-Seefunkanlage	☐	☐	.....

C. **Dokumente**

	Gültige Zeugnisse/ Dokumente an Bord	
	Ja	Nein
Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe	☐	☐
Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe	☐	☐
Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe	☐	☐
UKW-Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe	☐	☐
Freibordzeugnis	☐	☐
Klassenzeugnis	☐	☐
Nachweis der Versicherung gegen das Risiko der Umweltverschmutzung	☐	☐
SOLAS-Zeugnis über gefährliche Güter	☐	☐
Internationales Zeugnis betreffend die Sicherheit der Passagiere	☐	☐
Ausgefülltes Öltagebuch	☐	☐
(Internationales) Zeugnis für die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut	☐	☐
(Internationales) Zeugnis für die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut	☐	☐
(Internationales) Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP-Zeugnis)	☐	☐
Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut	☐	☐

▼B

D. **Besatzung an Bord**

	Ja	Nein	Befähigungszeugnis (genaue Bezeichnung und Nr.)	ausgestellt von (Behörde)	in (Ort/Land)
Kapitän	☐	☐	.....	.....	.....
Erster Offizier	☐	☐	.....	.....	.....
Zweiter Offizier	☐	☐	.....	.....	.....
Dritter Offizier	☐	☐	.....	.....	.....
Leitender Ingenieur	☐	☐	.....	.....	.....
Erster Ingenieur	☐	☐	.....	.....	.....
Zweiter Ingenieur	☐	☐	.....	.....	.....
Dritter Ingenieur	☐	☐	.....	.....	.....
Funkoffizier	☐	☐	.....	.....	.....
Gesamtzahl der Mannschaften:			davon Decksdienst:	Maschinendienst:	
			.....	.....	
Überseelotse an Bord	☐	☐	.....	.....	.....

....

Datum — Unterschrift des Kapitäns oder, falls dieser verhindert ist, seines Stellvertreters

▼B

ANHANG III

Maßnahmen, die den Mitgliedstaaten nach dem Völkerrecht zur Verfügung stehen

(Artikel 6 Absatz 3)

Ist die zuständige Behörde des betroffenen Mitgliedstaats infolge eines in Artikel 6 Absätze 1 und 2 beschriebenen Ereignisses oder Umstands, von dem ein unter diese Richtlinie fallendes Schiff betroffen ist, im Rahmen des Völkerrechts [1] der Auffassung, daß eine ernste und unmittelbare Gefahr für seine Küste oder verwandte Interessen, für die Sicherheit anderer Schiffe, die Sicherheit der Besatzung, der Passagiere oder der Personen an Land vermieden, verringert oder beseitigt oder der Schutz der Meeresumwelt gewährleistet werden muß, so kann sie insbesondere

— die Bewegungen des Schiffs einschränken oder das Schiff auf einen bestimmten Kurs lenken. Dieses Erfordernis hebt nicht die Verantwortung des Kapitäns für eine sichere Führung seines Schiffs auf;

— den Kapitän auffordern, die entsprechenden Angaben der Prüfliste in Anhang II dieser Richtlinie vorzulegen und zu bestätigen, daß eine Ausfertigung der Aufstellung, des Manifests oder des entsprechenden Stauplans gemäß Nummer 9 des Anhangs I an Bord zur Verfügung steht.

[1] — Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS), 1983, Artikel 221;
— Internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Seeverschmutzungs-Unfällen, 1969, Artikel I, II, III und V;
— Protokoll über Maßnahmen auf Hoher See bei anderen als Ölverschmutzungs-Unfällen, 1973, Artikel I und II.