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

►B ►M4 **RICHTLINIE 95/21/EG DES RATES**

vom 19. Juni 1995

über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat ◄

(ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Richtlinie 98/25/EG des Rates vom 27. April 1998	L 133	19	7.5.1998
►M2	Richtlinie 98/42/EG der Kommission vom 19. Juni 1998	L 184	40	27.6.1998
►M3	Richtlinie 1999/97/EG der Kommission vom 13. Dezember 1999	L 331	67	23.12.1999
►M4	Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001	L 19	17	22.1.2002

▼B
▼M4

RICHTLINIE 95/21/EG DES RATES

vom 19. Juni 1995

über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat

▼B

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [2],

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags [3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Schiffsunfälle und die Ölverschmutzung der Meere und Küsten der Mitgliedstaaten erfüllen die Gemeinschaft mit ernster Sorge.

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

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.

In seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr [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.

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 Entschließungen strikt eingehalten werden.

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 die Umsetzung und Durchsetzung internationaler Normen durch eine wachsende Zahl von Flaggenstaaten ernsthafte Mängel auf. Deshalb müssen künftig auch die Hafenstaaten die Einhaltung international vereinbarter Normen für die Sicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord kontrollieren.

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.

([1]) ABl. Nr. C 107 vom 15. 4. 1994, S. 14, und ABl. Nr. C 347 vom 8. 12. 1994, S. 15.

([2]) ABl. Nr. C 393 vom 31. 12. 1994, S. 50.

([3]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 1994 (ABl. Nr. C 347 vom 8. 12. 1994, S. 15), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 14. März 1995 (ABl. Nr. C 93 vom 13. 4. 1995, S. 25) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 18. Mai 1995 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

([4]) ABl. Nr. C 271 vom 7. 10. 1993, S. 1.

▼B

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.

Die Meeresverschmutzung ist ihrer Natur nach grenzübergreifend. Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip werden entsprechende Schutzmaßnahmen in den Seegewässern der Mitgliedstaaten am besten auf Gemeinschaftsebene beschlossen, da die Mitgliedstaaten getrennt keine angemessenen und wirkungsvollen Maßnahmen treffen können.

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

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

Die Tatsache, daß jeder Mitgliedstaat mindestens 25 v. H. 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.

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

Die Regeln und Verfahren für Überprüfungen durch den Hafenstaat einschließlich der Kriterien für das Festhalten von Schiffen müssen 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.

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 Schiffsarten einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden müssen.

Mängel, die auf der Nichtbeachtung der Bestimmungen der Übereinkommen beruhen, müssen beseitigt werden. Schiffe, die zur Behebung 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.

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.

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.

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.

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,

▼B

sowie die Notwendigkeit, daß die Besichtiger 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.

Lotsen und Hafenbehörden können nützliche Informationen über Mängel von Schiffen und Besatzungen liefern.

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.

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.

Die Veröffentlichung von Angaben über Schiffe, 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.

Sämtliche Kosten für Schiffsüberprüfungen, die ein Festhalten rechtfertigen, sollten dem Eigentümer oder dem Betreiber des Schiffes in Rechnung gestellt werden.

Im Rahmen dieser Richtlinie ist es zweckmäßig, den Ausschuß 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 befördern [1], heranzuziehen, der die Kommission bei der 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 Entschließungen der einschlägigen internationalen Organisationen und der Pariser Vereinbarung erforderlichenfalls anzupassen —

HAT 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

— die Einhaltung internationaler und einschlägiger gemeinschaftlicher Vorschriften für die Sicherheit auf See, den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe aller Flaggen fördert;

— 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.

[1] ABl. Nr. L 247 vom 5. 10. 1993, S. 19.

▼B

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anlagen bezeichnet der Ausdruck

▼M4

1. „*Übereinkommen*“

   — das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL 66),

   — das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74),

   — das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (Marpol 73/78),

   — das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78),

   — das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72),

   — das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (ITC 69)

   — das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO Nr. 147),

   — das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 (CLC 92),

   zusammen mit den Protokollen und Änderungen dieser Übereinkommen und damit zusammenhängenden rechtlich bindenden Kodizes, die am 19. Dezember 2001 in Kraft sind;

2. „*Pariser Vereinbarung*“ die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in der am 19. Dezember 2001 geltenden Fassung;

▼B

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;

5. „*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;

6. „*Überprüfung*“ einen Besuch an Bord eines Schiffes, 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;

7. „*eine gründlichere Überprüfung*“ eine Überprüfung, bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den Umständen im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 insgesamt oder gegebenenfalls teilweise einer gründlichen Überprüfung hinsichtlich Bau, Ausrüstung, Besatzung, Lebens- und Arbeitsbedingungen und Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden;

8. „*erweiterte Überprüfung*“ eine Überprüfung gemäß Artikel 7;

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

10. „*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.

▼B

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie ist auf Schiffe und ihre Besatzung anzuwenden, die

— einen Hafen eines Mitgliedstaats oder eine Anlage vor der Küste anlaufen oder

— vor einem solchen Hafen oder einer solchen Anlage vor Anker gegangen sind.

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

(2) Bei Schiffen mit einer Bruttoraumzahl 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.

▼M4

Artikel 4

Überprüfungsstelle

Die Mitgliedstaaten unterhalten für die Überprüfung von Schiffen geeignete nationale Seeschifffahrtsverwaltungen (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.

▼B

Artikel 5

Überprüfungspflichten

▼M4

(1) 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.

(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.

▼M4

b) Für die Auswahl der anderen Schiffe zur Überprüfung legen die zuständigen Behörden 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 überprüft 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.

▼B

(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 zielgerichtetere 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.

Artikel 6

Überprüfungsverfahren

(1) Die zuständige Behörde stellt sicher, daß der Besichtiger mindestens

a) die Zeugnisse und Unterlagen nach Anhang II in dem erforderlichen Umfang überprüft und

b) sich einen Eindruck vom Gesamtzustand des Schiffes einschließlich des Maschinenraums und der Unterkunftsräume und einschließlich der hygienischen Verhältnisse verschafft.

(2) Der Besichtiger kann alle anderen als die in Anhang II genannten maßgeblichen Zeugnisse und Unterlagen, die nach den Übereinkommen an Bord mitzuführen sind, prüfen.

(3) Gibt es nach der Überprüfung im Sinne der Absätze 1 und 2 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 Besichtiger auf Anzeichen stößt, die nach seinem fachlichen Urteilsvermögen eine gründlichere Überprüfung des Schiffes, der Ausrüstung oder der Besatzung erforderlich machen.

Anhang III enthält Beispiele für „triftige Gründe“.

(4) Die einschlägigen Verfahren und Richtlinien für die Kontrolle von Schiffen nach Anhang IV sind ebenfalls einzuhalten.

▼M4

Artikel 7

Obligatorische erweiterte Überprüfung bestimmter Schiffe

(1) Unter eine der Kategorien von Anhang V Abschnitt A fallende Schiffe können nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der

▼M4

letzten erweiterten Überprüfung in einem Hafen eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung einer erneuten erweiterten Überprüfung unterzogen werden.

(2) Wird ein solches Schiff gemäß 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 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, das gegen Buchstabe a) verstößt, wird im Bestimmungshafen einer erweiterten Überprüfung unterzogen.

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

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.

(5) Erweiterte Überprüfungen werden gemäß den Verfahren des Anhangs 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.

Artikel 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 Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a) oder eine obligatorische erweiterte Überprüfung gemäß Artikel 7 Absatz 4 nicht durchführen kann, teilt er unverzüglich dem Informationssystem Sirenac 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.

(3) Pro Kalenderjahr darf der Anteil dieser nicht durchgeführten Überprüfungen 5 v. H. der durchschnittlichen jährlichen Zahl der einzelnen Schiffe nicht überschreiten, die für die Überprüfungen gemäß Absatz 1 in Betracht kommen und Häfen des Mitgliedstaats angelaufen haben, berechnet auf der Grundlage der letzten drei Kalenderjahre, für die statistische Angaben vorliegen.

(4) Schiffe, auf die Absatz 1 Anwendung findet, werden im nächsten Gemeinschaftshafen, den sie anlaufen, einer Überprüfung gemäß Artikel

▼M4

5 Absatz 2 Buchstabe a) oder einer obligatorischen erweiterten Überprüfung gemäß 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 19.

Artikel 7b

Maßnahmen der Zugangsverweigerung für bestimmte Schiffe

(1) Ein Mitgliedstaat sorgt dafür, dass, mit Ausnahme der Fälle des Artikels 11 Absatz 6, einem in eine der Kategorien von Anhang XI Abschnitt A eingeordneten Schiff der Zugang zu seinen Häfen 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 vorausgegangen 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.

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff die Erlaubnis erhalten hat, den Hafen zu verlassen, in dem es je nach Fall zum zweiten oder dritten Mal fest gehalten wurde.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 halten die Mitgliedstaaten die in Anhang XI Abschnitt B aufgeführten Verfahren ein.

(3) Die Kommission veröffentlicht halbjährlich die Informationen über die Schiffe, denen aufgrund dieses Artikels der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde.

Artikel 8

Überprüfungsbericht an den Kapitän

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

▼B

Artikel 9

Mängelbeseitigung und Festhalten

▼M4

(1) Die zuständige Behörde muss sich davon überzeugen, dass bei der Überprüfung nach Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 7 bestätigte oder festgestellte Mängel entsprechend den Übereinkommen beseitigt werden.

▼B

(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 aufgen-

▼B

ommen 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.

▼M4

(3) Bei der nach seinem fachlichen Urteil erfolgenden Entscheidung darüber, ob ein Schiff festgehalten werden soll, wendet der Besichtiger die Kriterien des Anhangs VI an. In diesem Zusammenhang wird das Schiff festgehalten, wenn es nicht mit einem funktionierenden Schiffsdatenschreiber ausgerüstet ist, sofern dessen Verwendung nach Anhang XII vorgeschrieben ist. Wenn dieser Mangel nicht ohne weiteres in dem Hafen, in dem das Schiff festgehalten wird, behoben werden kann, kann die zuständige Behörde zulassen, dass das Schiff den nächsten geeigneten Hafen anläuft, in dem der Mangel ohne weiteres behoben wird, oder fordern, dass der Mangel binnen höchstens 30 Tagen behoben wird. Für diese Zwecke gelten die Verfahren des Artikels 11.

▼B

(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.

▼M4

(5) Geben Überprüfungen im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 und des Artikels 7 Anlass zu einem Festhalten, so unterrichtet die zuständige Behörde die Verwaltung des 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 Überprüfungsberichts über alle Umstände, unter denen das Eingreifen für erforderlich gehalten wurde. Zusätzlich werden gegebenenfalls die bestellten Besichtiger oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Klassenzertifikate oder der im Namen des Flaggenstaats gemäß den internationalen Übereinkommen erteilten Zeugnisse verantwortlich sind, benachrichtigt.

▼B

(6) Diese Richtlinie läßt zusätzliche Anforderungen der Übereinkommen betreffend die Benachrichtigungs- und Meldeverfahren im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle unberührt.

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

▼M1

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

▼M1

vermeiden. Ergeht 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.

▼B

Artikel 10

Widerspruchsrecht

▼M4

(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.

▼B

(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.

Artikel 11

Folgemaßnahmen nach Überprüfung und Festhalten

(1) Können Mängel im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden, so kann die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats dem Schiff die Weiterfahrt zur nächstgelegenen geeigneten, vom Kapitän und von den betreffenden Behörden ausgewählten Reparaturwerft erlauben, 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.

(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 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 in Absatz 1 genannten Schiffen, die auslaufen,

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,

der Zugang zu jedem Hafen in der Gemeinschaft so lange verweigert wird, 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 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 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 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.

Artikel 12

Qualifikationsanforderungen an Besichtiger

(1) Die Überprüfungen werden nur von Besichtigern vorgenommen, welche die Qualifikationskriterien nach Anhang VII erfüllen.

(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 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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften auf seinen Namen ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, daß der betreffende Besichtiger befugt ist, Überprüfungen vorzunehmen.

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

Artikel 13

Berichte von Lotsen und Hafenbehörden

(1) 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, 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.

▼B

(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.

Artikel 14

Zusammenarbeit

(1) Jeder Mitgliedstaat 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.

▼M4

(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 dem Informationssystem Sirenac in St. Malo, Frankreich.

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

▼B

(3) Bei den Informationen im Sinne von Absatz 2 handelt es sich um die Informationen nach Anlage 4 der Pariser Vereinbarung und die nach Artikel 15 dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben.

▼M3

Artikel 15

Freigabe von Informationen

(1) Die zuständige Behörde eines jeden Mitgliedstaats ergreift die Maßnahmen, die notwendig sind, um sicherzustellen, daß 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.

▼M4

(2) Die in Anhang VIII Teile 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.

▼M3

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

(4) Gegebenenfalls wird das Sirenac-Informationssystem geändert, um die obengenannten Anforderungen umzusetzen.

▼M4

(5) Dieser Artikel lässt die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Haftung unberührt.

▼B

Artikel 16

Kostenerstattung

(1) Werden bei einer Überprüfung nach den Artikeln 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 11 Absatz 4 vorgenommen werden, sind dem Eigentümer oder Betreiber des Schiffes in Rechnung zu stellen.

▼M4

(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.

▼B

(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.

▼M4

Artikel 17

Angaben zur Überwachung der Umsetzung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang X aufgeführten Angaben in den dort festgelegten Abständen.

Artikel 18

Regelungsausschuss

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(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.

▼B

Artikel 19

Änderungsverfahren

▼M4

Die Richtlinie kann — ohne dass ihr Anwendungsbereich ausgeweitet wird — nach dem Verfahren des Artikels 18 Absatz 2 geändert werden, um

a) die Pflichten im Sinne des Artikels 5, mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1, im Sinne der Artikel 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 und 17 sowie der in diesen Artikeln genannten Anhänge aufgrund der Erfahrung mit der Durchführung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Pariser Vereinbarung anzupassen;

▼B

b) die Anlagen mit dem Ziel anzupassen, in Kraft getretene Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschließungen einschlägiger internationaler Organisationen sowie Änderungen der Pariser Vereinbarung zu berücksichtigen.

▼M1

c) die in Artikel 2 genannten Zeitpunkte zwecks Berücksichtigung in Kraft getretener Änderungen der in Artikel 2 bezeichneten internationalen Übereinkommen und der Pariser Vereinbarung mit Ausnahme von Protokollen zu diesen Übereinkommen, anzupassen.

▼M4

Artikel 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.

▼B

Artikel 20

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 30. Juni 1996 nachzukommen; sie unterrichten die Kommission davon.

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

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

▼M4

(4) Außerdem unterrichtet die Kommission das Europäische Parlament und den Rat regelmäßig über den Stand der Durchführung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten.

▼B

Artikel 21

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Artikel 22

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼M2

ANHANG I

VORRANGIG ZU ÜBERPRÜFENDE SCHIFFE

im Sinne von Artikel 5 Absatz 2

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 (vgl. Richtlinie 93/75/EWG und Artikel 13 der vorliegenden Richtlinie).
2. Schiffe, die den Verpflichtungen aus der Richtlinie 93/75/EWG nicht nachgekommen sind.
3. Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Mitteilung eines anderen Mitgliedstaats waren.
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.
5. 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,
   - — 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
   - — die auf sonstige Weise so betrieben wurden, daß von ihnen Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgehen.
6. Schiffe, deren Klasse in den letzten sechs Monaten aus Sicherheitsgründen ruhte ►M3 oder zurückgezogen wurde ◄.

▼M4

II. **Prioritätsfaktor**

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-Daten und überprüfen solche Schiffe, die seit der Inbetriebnahme des Sirenac-Informationssystems 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 unter der Flagge eines Staates, der in der Schwarzen Liste aufgeführt ist, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird.
5. Schiffe, die den Hafen 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.

▼M4

Falls schiffsbezogene Maßnahmen ergriffen und alle Mängel beseitigt wurden, wird dies berücksichtigt.

6. Schiffe, bei deren früherer Überprüfung Mängel festgestellt wurden, in Abhängigkeit von der Zahl der Mängel.
7. Schiffe, die in einem vorhergehenden Hafen festgehalten wurden.
8. Schiffe unter der Flagge eines Staates, der nicht alle in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifiziert hat.
9. Schiffe, die von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wurden, deren Mängelrate über dem Durchschnitt liegt.
10. Schiffe der in Anhang V Buchstabe A genannten Kategorien.
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 Sirenac angezeigt wird. Ein höherer Prioritätsfaktor weist auf einen höheren Vorrang der Überprüfung hin. Der Prioritätsfaktor ergibt sich als Summe der entsprechenden Prioritätswerte, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung festgelegt werden. 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 7 Absatz 4 bleibt Nummer 10 unberücksichtigt.

▼B

ANHANG II

VERZEICHNIS DER ZEUGNISSE UND UNTERLAGEN

im Sinne von Artikel 6 Absatz 1

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,

▼M3

   — Ausnahmezeugnis, einschließlich gegebenenfalls der Liste der Ladungen,

▼B

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

▼M4

10. Schiffbesatzungszeugnis.

10a Gemäß dem STCW-Übereinkommen ausgestellte Zeugnisse.

▼B

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

▼M2

(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).

▼B

14. Zertifikate der betreffenden Klassifikationsgesellschaft über die Festigkeit des Schiffskörpers und die Maschinenanlage (nur erforderlich, wenn das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird).

▼M2

15. Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Anforderungen an Schiffe, die Gefahrgüter transportieren.
16. Sicherheitszeugnisse und Betriebsgenehmigungen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.
17. Spezielle Gefahrgutliste, Gefahrgutmanifest oder detaillierter Stauplan.
18. Schiffslogbuch mit Aufzeichnungen zu Tests und Übungen sowie Prüf- und Wartungsaufzeichnungen zu den Rettungsausrüstungen.
19. Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe.
20. Sicherheitszeugnis für verfahrbare Offshore-Bohreinheiten.
21. Für Öltankschiffe Aufzeichnungen des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl für die letzte Ballastreise.

▼**M2**

22. Musterrolle, Brandbekämpfungsplan und für Fahrgastschiffe ein Lecksicherheitsplan.
23. Schiffsseitiger Notfallplan für Ölunfälle.
24. Vermessungsberichte (für Massengutfrachter und Öltankschiffe).
25. Berichte früherer Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle.
26. Bei Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiffen Angaben zum Verhältnis A/A-max.
27. Genehmigung zur Beförderung von Getreide.
28. Handbuch für die Ladungssicherung.

▼**M3**

29. Müllbehandlungsplan und Mülltagebuch.
30. Entscheidungshilfesystem für Kapitäne von Fahrgastschiffen.
31. Plan für die Zusammenarbeit bei Suche und Rettung (SAR) für Fahrgastschiffe, die auf festgelegten Strecken verkehren.
32. Zusammenstellung von Betriebsbeschränkungen für Fahrgastschiffe.
33. Trimm- und Stabilitätsunterlagen für Massengutschiffe.
34. Lade- bzw Löschplan für Massengutschiffe.

▼**M4**

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

▼**M2**

ANHANG III

LISTE VON BEISPIELEN FÜR „TRIFTIGE GRÜND“ FÜR EINE GRÜNDLICHERE ÜBERPRÜFUNG

im Sinne von Artikel 6 Absatz 3

1. Das Schiff gehört zu den in Anhang I, ►**M4** Teil I und Teil II Nummern 3, 4, 5 Buchstaben b und c und Nummer 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.
4. Es gibt Anzeichen dafür, daß die Besatzungsmitglieder die Anforderungen nach Artikel 8 der Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten [1] nicht erfüllen können.
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.
6. Der Kapitän eines Öltankers kann für die letzte Ballastreise keine Aufzeichnung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl vorweisen.
7. Fehlen einer aktuellen Sicherheitsrolle oder Besatzungsmitglieder wissen über ihre Pflichten im Fall eines Brandes oder einer Anordnung zum Verlassen des Schiffes nicht Bescheid.
8. Die irrtümliche Aussendung von Notsignalen, ohne daß diese ordnungsgemäß rückgängig gemacht wurden.
9. Das Fehlen wesentlicher Ausrüstungen oder Vorkehrungen, die durch die Übereinkommen vorgeschrieben sind.
10. Unhaltbare Hygienezustände an Bord.
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.
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.

[1] ABI. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 28.

▼**M2**

ANHANG IV

VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON SCHIFFEN

im Sinne von Artikel 6 Absatz 4

1. Grundsätze über die Schiffsbesatzung (IMO-Entschließung 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 1 „Verfahren der Hafenstaatkontrolle".

▼**M4**

ANHANG V

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

1. Gas- und Chemikalientankschiffe, älter als 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 Bruttoraumzahl von mehr als 3 000, älter als 15 Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.

4. Fahrgastschiffe, älter als 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 ([1]) erfasst werden.

B. AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN (gemäß Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a))

A. Name des Schiffes

B. Flagge

C. Gegebenenfalls IMO-Kennnummer des Schiffes

D. Tragfähigkeit

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

F. für Tankschiffe:

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 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 nachfolgenden Punkte umfassen. Die Besichtiger müssen sich darüber im Klaren sein, dass die sichere Durchführung bestimmter Tätigkeiten an Bord, beispielsweise des Ladungsumschlags, gefährdet werden kann, wenn verlangt wird, im Verlauf solcher Tätigkeiten Prüfungen durchzuführen, die sich unmittelbar auf diese Tätigkeiten auswirken.

1. ALLE SCHIFFE (Kategorien nach Buchstabe A)

— 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;

([1]) ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

▼M4

— 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

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

— 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 Chemikalienbestimmung (Prüfröhrchengeräte) mit einer angemessenen Zahl von geeigneten Gas-Prüfröhrchen für die jeweils beförderte Ladung;

— in den Kabinen gelagerte Fluchtretter 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 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

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

— 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. Berichte über Dickenmessungen;
4. Beschreibung gemäß der IMO-Entschließung A.744(18).

4. ÖLTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den unter Nummer 1 aufgeführten Punkten muss eine erweiterte Überprüfung bei Öltankschiffen folgende Punkte umfassen:

— 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 Besichtiger 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;

▼M4

4. Beschreibung gemäß der IMO-Entschließung A.744(18).

5. DURCH DIE RICHTLINIE 1999/35/EG NICHT ERFASSTE FAHRGASTSCHIFFE

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

— Prüfung der Feuermelde- und Feueralarmanlage;

— Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren;

— Prüfung der Rundspruchanlage;

— Feuerschutzübung, bei der mindestens einmal die gesamte Brandsschutzausrüstung 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 Besichtiger 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.

▼B

ANHANG VI

KRITERIEN FÜR DAS FESTHALTEN EINES SCHIFFES

gemäß Artikel 9 Absatz 3

Einleitung

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 3).

▼M2

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

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;
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;
3. geeignete Behebungsmaßnahmen werden vom Schiff zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde durchgeführt und
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.

▼B

1. **Hauptkriterien**

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

Zeitpunkt

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 Besichtiger 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 Besichtiger 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 Besichtiger 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 Besichtiger 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,

▼B

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,

▼M4

14. Erteilung möglichst umfassender Informationen im Unglücksfall.

▼B

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 Besichtiger 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.

▼M2

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.

▼B

3.1. *Allgemeines*

Fehlen der in den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen ►M4 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 Feueralarmanlage, der Feuerlöschausrüstung, 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.

▼B

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/12 (o) Rechnung zu tragen.
11. Fehlen berichtigter Seekarten für Navigationszwecke und/oder aller sonstigen einschlägigen nautischen Veröffentlichungen, die für die beabsichtigte Reise erforderlich sind; dabei ist zu berücksichtigen, daß elektronische Seekarten als Ersatz für die Seekarten aus Papier verwendet werden dürfen.
12. Fehlen einer funkenfreien Lüftung für Ladepumpenräume (SOLAS-Regel 11-2/59.3.1).

▼M2

13. Schwerwiegende Mängel bei den betrieblichen Anforderungen gemäß Abschnitt 5.5 von Anhang 1 der Pariser Vereinbarung.
14. Anzahl, Zusammensetzung oder Befähigungszeugnisse der Besatzung entsprechen nicht dem Schifffsbesatzungszeugnis.

▼M4

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.

▼B

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

▼B

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 ALARPOL-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.

▼M4

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

▼B

3.7. *Bereiche, die unter Anhang II des ALARPOL-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.

3.8. *Bereiche, die unter das STCW-Übereinkommen fallen*

▼M2

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. Die geltenden Besatzungsvorschriften der Behörden des Flaggenstaats wurden nicht eingehalten.

3. Die Vorkehrungen für Brücken- oder Maschinenwache entsprechen nicht den für das Schiff geltenden Anforderungen der Behörden des Flaggenstaats.

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.

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.

6. Für die erste Wache bei Fahrtbeginn und für spätere Wachablösungen können keine Personen gestellt werden, die ausreichend ausgeruht und in sonstiger Weise dienstfähig sind.

▼B

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.

▼B

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.

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.

▼B

ANHANG VII

MINDESTKRITERIEN FÜR BESICHTIGER

im Sinne von Artikel 12 Absatz 1

1. Der Besichtiger muß von der zuständigen Stelle des Mitgliedstaats zur Durchführung der Hafenstaatkontrolle ermächtigt sein.
2. ENTWEDER
   - Nachweis über mindestens ein Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtiger, betraut mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung gemäß den Übereinkommen.
   - Besitz
     a) eines Befähigungszeugnisses als Kapitän, das zur Führung eines Schiffes mit einer Bruttoraumzahl 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

     c) einer erfolgreich abgelegten Prüfung als Schiffbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschiffahrt und einer mindestens fünfjährigen Berufserfahrung in diesem Bereich.
   - Besichtiger 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

     und
   - Abschluß einer Ausbildung an einer Schule für Schiffssicherheitsbesichtiger

     und
   - Nachweis über mindestens zwei Dienstjahre als Flaggenstaat-Besichtiger, der mit der Besichtigung und der Zeugnisverteilung gemäß den Übereinkommen befaßt war.
3. Fähigkeit, 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.
5. Besichtiger, 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.

▼M4

ANHANG VIII

Veröffentlichung von Informationen über Festhaltemaßnahmen und Überprüfungen in den Häfen der Mitgliedstaaten (gemäß Artikel 15)

I. Die gemäß Artikel 15 Absatz 1 veröffentlichten Informationen müssen folgende Einzelangaben umfassen:

— Name des Schiffes,

— IMO-Kennnummer,

— Schiffstyp,

— Bruttoraumzahl (BRZ),

— Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums,

— Name 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 geltenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,

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

— Hafen und Datum der letzten Sonderbesichtigung und Angabe der Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat,

— Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 24 Monaten,

— Land und Hafen 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.

II. Die gemäß Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Informationen zu den überprüften Schiffen müssen folgende Einzelangaben umfassen:

— Name des Schiffes,

— IMO-Kennnummer,

— Schiffstyp,

— Bruttoraumzahl (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,

▼**M4**

— Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften 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,

— Land, Hafen und Datum der Überprüfung,

— Anzahl und Art der Mängel.

▼M4

ANHANG IX

Überprüfungsbericht gemäß Artikel 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. Flagge
5. Schiffstyp
6. IMO-Kennnummer
7. Rufzeichen
8. Bruttoraumzahl (BRZ)
9. Tragfähigkeit (gegebenenfalls)
10. Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums
11. Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben
12. Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften 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 des 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)
3. Art der Überprüfung (Überprüfung, gründlichere Überprüfung, erweiterte Überprüfung)
4. Art der Mängel
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
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 wird
6. Getroffene Maßnahmen.

▼**M4**

ANHANG X

Angaben zur Überwachung der Umsetzung gemäß Artikel 17

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alljährlich bis spätestens zum 1. April 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.

Hafen/Zone	Anzahl der vollzeitbeschäftigten Besichtiger	Anzahl der teilzeitbeschäftigten Besichtiger (1)	Umrechnung in Vollzeitbeschäftigung
Hafen X ……			
Hafen Y ……			
INSGESAMT			

(1) Im Falle von Besichtigern, die Hafenstaatkontrollen auf Teilzeitbasis vornehmen, ist die Zahl in vollzeitbeschäftigte Besichtiger umzurechnen.

   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 geografische Zone zu verstehen, die gegebenenfalls mehrere einzelne Häfen umfasst. Ein und derselbe Besichtiger kann auch in mehr als einem Hafen oder geografischen Gebiet tätig sein.

   1.2. Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die die Häfen eines Mitgliedstaates angelaufen haben.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln entweder

   a) alle sechs Monate der Kommission eine Liste der Bewegungen einzelner Schiffe, mit Ausnahme von Linienfährdiensten, die ihre Häfen angelaufen haben, unter Angabe der IMO-Kennnummer der Schiffe und des Ankunftsdatums; oder ansonsten

   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 Liste der unter den Buchstaben a) und b) genannten Linienfährdienste übermitteln; danach ist die Liste jedes Mal zu übermitteln, wenn Änderungen bei diesen Linienfährdiensten eintreten.

▼**M4**

ANHANG XI

A. KATEGORIEN VON SCHIFFEN, DENEN DER ZUGANG ZU GEMEINSCHAFTSHÄFEN VERWEIGERT WIRD (gemäß Artikel 7b Absatz 1)

1. Gas- und Chemikalientankschiffe
2. Massengutfrachter
3. Öltankschiffe
4. Fahrgastschiffe.

B. VERFAHREN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU GEMEINSCHAFTSHÄFEN (gemäß Artikel 7b Absatz 2)

1. Wenn die in Artikel 7b genannten Voraussetzungen erfüllt sind, unterrichtet die zuständige Behörde des Hafens, in dem das Schiff je nach Fall zum zweiten oder dritten Mal fest gehalten wurde, den Kapitän und den Eigentümer oder den Betreiber des Schiffes schriftlich über die gegen das Schiff verhängte Maßnahme der Zugangsverweigerung.

   Die zuständige Behörde unterrichtet ferner die Verwaltung des Flaggenstaates, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung.

   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.

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 eine Erklärung der Verwaltung des Flaggenstaats beizufügen, dass das Schiff den geltenden Bestimmungen der internationalen Übereinkommen in vollem Umfang genügt. Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch eine Bescheinigung der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, aus der hervorgeht, dass das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht.

3. Die Zugangsverweigerung kann nur aufgehoben werden, nachdem das Schiff in einem einvernehmlich bestimmten Hafen einer erneuten Überprüfung durch Besichtiger 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.

   Liegt der einvernehmlich bestimmte Hafen innerhalb der Gemeinschaft, so kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Bestimmungshafens dem Schiff mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, die Genehmigung erteilen, den betreffenden Bestimmungshafen allein zum Zwecke der Kontrolle der Erfüllung der in Nummer 2 genannten Bedingungen anzulaufen.

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

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

4. Wenn die Ergebnisse der erweiterten Untersuchung den Ansprüchen des Mitgliedstaats gemäß Nummer 2 entsprechen, wird die Zugangsverweigerung aufgehoben. Der Eigentümer oder der Betreiber des Schiffes wird hiervon schriftlich unterrichtet.

   Die zuständige Behörde unterrichtet auch die Verwaltung des Flaggenstaats, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung schriftlich von ihrer Entscheidung.

5. Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, werden im Informationssystem Sirenac verfügbar gemacht und gemäß Artikel 15 und Anhang VIII veröffentlicht.

▼**M4**

ANHANG XII

Internationale und gemeinschaftliche Erfordernisse bezüglich Schiffsdatenschreibern

Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatenschreiber ausgerüstet sein, der den Leistungsstandards der IMO-Entschließung 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:

— am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute Fahrgastschiffe,

— vor dem 1. Juli 2002 gebaute Ro-Ro-Fährschiffe spätestens ab der ersten Inspektion am oder nach dem 1. Juli 2002,

— vor dem 1. Juli 2002 gebaute andere Fahrgastschiffe als Ro-Ro-Fährschiffe spätestens ab 1. Januar 2004,

— am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute andere Schiffe als Fahrgastschiffe, mit einer Bruttoraumzahl von 3 000 oder mehr, ab dem 1. Juli 2002.

Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatenschreiber ausgerüstet sein, der den diesbezüglichen IMO-Normen entspricht, sofern sie einen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen:

— Frachtschiffe mit einer Bruttoraumzahl von 20 000 oder mehr spätestens ab dem von der IMO festgesetzten Datum oder in Ermangelung einer Entscheidung der IMO spätestens ab 1. Januar 2007,

— Frachtschiffe mit einer Bruttoraumzahl von 3 000 oder mehr, aber weniger als 20 000 spätestens ab dem von der IMO festgesetzten Datum oder in Ermangelung einer Entscheidung der IMO spätestens ab 1. Januar 2008.