Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/3099

16.12.2024

RICHTLINIE (EU) 2024/3099 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 27. November 2024

zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) enthält Vorschriften für das System der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, wonach in Betracht kommende Schiffe, die Häfen der Union anlaufen, daraufhin überprüft werden, ob die Befähigung der Besatzung an Bord und der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See, über den Schutz der Meeresumwelt und über die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen aller Flaggen entsprechen.

(2) Die Richtlinie 2009/16/EG stützt sich auf das bereits bestehende freiwillige Abkommen der am 26. Januar 1982 unterzeichneten Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (im Folgenden „Pariser Vereinbarung“) sowie auf folgende Grundsätze: anteiliger Überprüfungsaufwand, risikobasierte Auswahl von Schiffen zur Überprüfung, Harmonisierung der Überprüfung sowie Austausch von Überprüfungsergebnissen.

(3) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/16/EG hat sich das internationale Regelungsumfeld, insbesondere im Rahmen der Pariser Vereinbarung und der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), geändert und ist die technologische Entwicklung vorangeschritten. Diese Änderungen sowie die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG gewonnenen Erfahrungen sollten berücksichtigt werden.

(4) Seit 2011 sind eine Reihe internationaler Übereinkommen von den Mitgliedstaaten ratifiziert worden und in Kraft getreten. Dabei handelt es sich um das am 13. Februar 2004 angenommene Internationale Übereinkommen über die Kontrolle und das Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten (im Folgenden „Ballastwasser-Übereinkommen“) und das am 18. Mai 2007 angenommene Internationale Übereinkommen von Nairobi über die Beseitigung von Wracks (im Folgenden „Nairobi-Übereinkommen“). Diese internationalen Übereinkommen sollten daher in die Liste der von der Richtlinie 2009/16/EG erfassten Übereinkommen aufgenommen werden, damit sie im Rahmen des Hafenstaatkontrollsystems durchgesetzt werden können.

(5) Für ein harmonisiertes System der Hafenstaatkontrolle, das sich stets auf dem neuesten Stand befindet, muss es die Möglichkeit geben, das Verzeichnis der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchzusetzenden internationalen Übereinkommen rascher zu aktualisieren, ohne dass die Richtlinie 2009/16/EG insgesamt geändert werden muss. Daher sollte das Verzeichnis der in der Richtlinie 2009/16/EG genannten Übereinkommen von der Kommission aktualisiert werden, sobald ein zuvor vereinbartes Ratifizierungsniveau für ein internationales Übereinkommen erreicht ist und somit dessen Inkrafttreten ausgelöst wird, und nachdem es von den Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung als einschlägiges Instrument angenommen wurde.

([1]) ABl. C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. April 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 18. November 2024.
([3]) Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

(6) Das am 15. Mai 2009 angenommene Internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen (im Folgenden „Hongkonger Übereinkommen“) wird am 26. Juni 2025 in Kraft treten. Mit der Richtlinie 2009/16/EG sollte für die Durchsetzung dieses Übereinkommens gesorgt werden.

(7) Durch internationale Vereinbarungen und Übereinkünfte im Bereich der Fischerei wie etwa das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 zur Durchführung des Torremolinos-Protokolls von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (im Folgenden „Übereinkommen von Kapstadt“), das Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation Nr. 188 über die Arbeit im Fischereisektor von 2007 und das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen von 1995(STCW-F) können die Sicherheit von Fischereifahrzeugen und die Arbeits- und Lebensbedingungen der Fischer an Bord verbessert sowie auf internationaler Ebene gleiche Ausgangsbedingungen in diesem Sektor begünstigt werden.

(8) Aufgrund ihrer geringen Größe verkehren in der Union die meisten Fischereifahrzeuge in Hoheitsgewässern; daher ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass sie in ausländischen Häfen überprüft werden. In der Regel dürften nur größere Fischereifahrzeuge mit einer Länge – nach der Definition von Länge im Übereinkommen von Kapstadt – ab 24 Metern, die auch am häufigsten von internationalen Übereinkommen erfasst sind, in internationalen Gewässern verkehren und andere Häfen als diejenigen des Landes, in dem sie registriert sind, anlaufen und somit der Hafenstaatkontrolle unterliegen. Da die meisten für größere Fischereifahrzeuge geltenden internationalen Übereinkommen nicht jene sind, die derzeit im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgesetzt werden, und um unerwünschte Rückwirkungen auf das derzeitige Hafenstaatkontrollsystem zu vermeiden, sollte ein parallel und getrennt bestehendes System der Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge eingerichtet werden.

(9) Aufgrund der Fangmuster werden jedoch nicht alle Mitgliedstaaten von solchen größeren Fischereifahrzeugen angelaufen. Daher sollte für diejenigen Mitgliedstaaten, die solche Überprüfungen durchführen wollen, ein freiwilliges, parallel zum und getrennt vom derzeitigen Hafenstaatkontrollsystem bestehendes System eingerichtet werden, damit bei der Entwicklung von Standards im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Flexibilität gewährleistet ist. Ein derartiges Hafenstaatkontrollsystem für Fischereifahrzeuge mit einer Länge ab 24 Metern kann also von den Mitgliedstaaten, den Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung und der Kommission organisch entwickelt werden, ohne sie in die derzeitige Pariser Vereinbarung aufzunehmen, um die Zusammenarbeit bei der Hafenstaatkontrolle in den Häfen der Union, die solche Schiffe aufnehmen, zu stärken und die Sicherheit in der Fischereiindustrie, einschließlich der Gesundheit und Sicherheit der Fischer an Bord, zu verbessern. Zu diesem Zweck sollte ein getrenntes Modul für die bestehende Überprüfungsdatenbank entwickelt werden. Ein derartiges freiwilliges System könnte den Mitgliedstaaten im Rahmen des Ratifizierungsverfahrens des Übereinkommens von Kapstadt helfen und sie auf dessen Inkrafttreten vorbereiten, wie es durch den Beschluss 2014/195/EU des Rates ([4]) genehmigt wurde, um die höchstmöglichen Standards für die Sicherheit größerer Fischereifahrzeuge festzulegen.

(10) Der Mechanismus des angemessenen Anteils sorgt dafür, dass sich der Überprüfungsaufwand auf die Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung verteilt. Jedem Unterzeichnerstaat wird eine bestimmte Zahl von Überprüfungen zugewiesen. Diese Zahl entspricht seiner Überprüfungspflicht bzw. seinem angemessenen Anteil an Überprüfungen, die es Jahr für Jahr durchzuführen hat. Ob ein Schiff für eine Überprüfung in Betracht kommt, wird hauptsächlich durch die Zeitspanne seit der letzten Überprüfung und in Verbindung mit dem Risikoprofil des Schiffes, aufgrund dessen die Zeitabstände zwischen den Überprüfungen und deren Umfang festgelegt werden, bestimmt. Schiffe der Priorität II können inspiziert werden, während Schiffe der Priorität I inspiziert werden müssen.

(11) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, eine bestimmte Zahl von „Prioritätsüberprüfungen“ nicht durchzuführen, ohne dass dies die Erfüllung ihrer Überprüfungspflicht beeinträchtigt. Für einige Mitgliedstaaten kann die Zahl der Prioritätsanläufe von Schiffen, die ihre Häfen in einem bestimmten Jahr tatsächlich anlaufen, die zugewiesene Überprüfungspflicht über- oder unterschreiten. Eine alternative Methode zu dem Mechanismus des angemessenen Anteils für diese (über- oder unterdurchschnittlich belasteten) Mitgliedstaaten hat sich als unflexibel erwiesen, weshalb die betreffenden Bestimmungen an jene der Pariser Vereinbarung angepasst werden müssen.

(12) Die Mitgliedstaaten dürfen die Überprüfung von Schiffen unter bestimmten Umständen auch aufschieben, sofern die betreffenden Schiffe im nächsten Anlaufhafen oder innerhalb von 15 Tagen überprüft werden. Diese Möglichkeit sollte so angepasst werden, dass sie von allen Mitgliedstaaten in Anspruch genommen werden kann. Schiffe bestimmter Kategorien, die als stärker risikobehaftet gelten und daher für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommen, müssen ihre geschätzte Ankunftszeit in einem Hafen 72 Stunden vor ihrer Ankunft melden. Nach einigen Jahren wurde jedoch die Erkenntnis gewonnen, dass diese Verpflichtung für die Betreiber zu aufwendig ist und keinen Zusatznutzen darstellt, da die Informationen über die geschätzte Ankunftszeit den nationalen Behörden bereits über die THETIS-Datenbank leichter zugänglich sind. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Pariser Vereinbarung die Pflicht zur Mitteilung über die bevorstehende Ankunft abgeschafft, weshalb die Richtlinie 2009/16/EG entsprechend angepasst werden sollte.

([4]) Beschluss 2014/195/EU des Rates vom 17. Februar 2014 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 über die Durchführung der Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls von 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten (ABl. L 106 vom 9.4.2014, S. 4).

(13) Unter normalen Umständen ist die Überprüfung von Schiffen der Prioritätsstufe II nicht vorgeschrieben, aber möglich. Mitgliedstaaten, die nicht von genug für eine Überprüfung in Betracht kommenden Schiffen angelaufen werden, um ihrer jährlichen Pflicht nachkommen zu können, müssen Schiffe der Prioritätsstufe II jedoch überprüfen, damit die jährliche Überprüfungspflicht erfüllt wird. Da diese Überprüfungen somit für diese Staaten de facto verpflichtend werden, kann – insbesondere für diese Mitgliedstaaten – mehr Flexibilität für die Überprüfung von Schiffen der Prioritätsstufe II erforderlich sein. Daher sollten diese Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, diese Überprüfungen aufzuschieben, sofern sie eine solche Aufschiebung begründen.

(14) Wird eine Überprüfung aufgrund außergewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände, die die Durchführung einer Überprüfung unmöglich machen, wie etwa einer Naturkatastrophe, einer Pandemie, einer Notlage im Bereich der öffentlichen Gesundheit oder eines Terroranschlags, nicht durchgeführt, so sollte dies nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet werden. Diese Umstände sollten hinreichend begründet und der Kommission mitgeteilt werden.

(15) Das Sicherheitsprofil der Schiffe, die Häfen der Union anlaufen, hat sich über das letzte Jahrzehnt – trotz der gestiegenen Zahl der Schiffe, die Häfen der Union anlaufen, auch im Rahmen der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr zwischen den wichtigsten Häfen in den Mitgliedstaaten sowie Häfen, die im geografischen Europa oder in nichteuropäischen Ländern am Mittelmeer und am Schwarzen Meer liegen – verbessert. Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle werden zunehmend zur Durchsetzung von Umweltvorschriften genutzt, z. B. in Bezug auf Schwefelemissionen oder das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen. In dieser Hinsicht sollte die Union im Einklang mit ihren Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Schutz der Meeresumwelt weiterhin ihrer Führungsrolle in einem Wirtschaftszweig gerecht werden, der sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene reguliert wird. Das vor 2009 konzipierte Schiffsrisikoprofil hatte jedoch andere Prioritäten; es ist nicht optimal an eine Ausrichtung der Überprüfungen auf die am wenigsten umweltverträglichen Schiffe angepasst. Daher sollte das Schiffsrisikoprofil aktualisiert werden, um Umweltanliegen Rechnung zu tragen, indem der Umweltleistung von Schiffen mehr Bedeutung beigemessen wird.

(16) Nachdem die IMO die Überarbeitung ihres CO_2-Intensitätsindikators (CII) abgeschlossen hat, sollte die Kommission die Eignung dieses CII als Umweltparameter für die Bestimmung des Risikoprofils eines Schiffes im Rahmen der Richtlinie 2009/16/EG bewerten und gegebenenfalls die Vorlage eines Gesetzgebungsvorschlags zur Änderung jener Richtlinie erwägen.

(17) Die Organisation der Pariser Vereinbarung hat 2019 eine neue Methodik angenommen; dabei wurden Listen der Staaten mit hoher, mittlerer und niedriger Leistung als Alternative zu der Weißen, Grauen und Schwarzen Liste der Flaggenstaaten erstellt. Beim Erlass der einschlägigen Durchführungsrechtsakte sollte dieser Methodik, mit der die Einstufung der Flaggenstaaten festgelegt wird, besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Durchführung dieser Methodik im Rahmen der vorliegenden Richtlinie sollte Fairness gewährleisten, insbesondere in Bezug auf die Art und Weise, wie Flaggenstaaten mit kleinen Flotten behandelt werden.

(18) Da Hafenstaatkontrolleure Zeit brauchen, um Überprüfungen vorzubereiten und durchzuführen, muss dafür gesorgt werden, dass ausreichend Zeit zur Verfügung steht. Dies gilt insbesondere für erweiterte Überprüfungen sowie für Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen im Linienverkehr, bei denen der Betrieb des Schiffes in Betracht gezogen werden kann.

(19) Aufgrund des Umfangs der erweiterten Überprüfungen sollten diese von mindestens zwei im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigern durchgeführt werden. Ist dies aus objektiven Gründen nicht möglich, z. B. aufgrund der Besonderheiten des Hafens (begrenztes Personal, Probleme bei der Zugänglichkeit), wegen zu kurzfristiger Ankündigung der Ankunft oder weil die erweiterte Überprüfung aufgrund von unerwarteten Faktoren oder Prioritätsfaktoren erforderlich wird, so sollten die Gründe ordnungsgemäß erfasst werden.

(20) Die Digitalisierung ist ein wesentlicher Aspekt des technologischen Fortschritts im Bereich der Datenerhebung und der Kommunikation; sie kann dazu beitragen, Kosten zu senken und Personalressourcen effizient einzusetzen. Die Zahl der Schiffe, die elektronische Zeugnisse mit sich führen, nimmt zu und wird voraussichtlich weiter zunehmen. Daher sollte die Wirksamkeit der Hafenstaatkontrolle erhöht werden, indem verstärkt von elektronischen Zeugnissen Gebrauch gemacht wird, sodass die Überprüfungen stärker auf die betreffenden Schiffe ausgerichtet und besser vorbereitet werden können.

(21) Die Hafenstaatkontrolle ist immer komplexer geworden, da neue Anforderungen an die Überprüfungen entweder durch Unionsrecht oder durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation hinzugefügt wurden, was davon zeugt, wie eng verknüpft Erwägungen in Bezug auf Gesundheit, Sicherheit, Gefahrenabwehr und Soziales sind. Daher ist es notwendig, die Weiter- und Neuqualifizierung der Hafenstaatkontrolleure sicherzustellen und ihr Schulungsprogramm kontinuierlich weiterzuentwickeln. Dies wird es den zuständigen Behörden der Hafenstaaten ermöglichen, in Bezug auf Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, die Einhaltung der geltenden internationalen Übereinkommen über die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr, den Schutz der Meeresumwelt und die Lebens- und Arbeits-

bedingungen an Bord zu überprüfen. Bei der Durchführung solcher Überwachungstätigkeiten greift der Hafenstaat nicht in die Zuständigkeiten des Flaggenstaats gemäß der Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) ein.

(22) Gemäß der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) müssen die Flaggenstaatverwaltungen der Mitgliedstaaten über ein Qualitätsmanagementsystem verfügen, das die Mitgliedstaaten bei der weiteren Verbesserung ihrer Leistung als Flaggenstaaten unterstützen und gleiche Ausgangsbedingungen für die Verwaltungen gewährleisten soll. Für die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Verwaltungen sollte eine ähnliche Anforderung eingeführt werden, damit die Mitgliedstaaten zertifizieren können, dass die Organisation dieser Verwaltungen sowie ihre Strategien, Verfahren und Ressourcen und die entsprechende Dokumentation geeignet sind, die Ziele dieser Richtlinie zu erreichen. Um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ausreichend Zeit haben, um diese Anforderung umzusetzen, sollte die Zertifizierung dieses Qualitätsmanagementsystems an das übliche Auditintervall für das System angepasst werden, das bereits gemäß der Richtlinie 2009/21/EG besteht.

(23) Um die Anwendung der Richtlinie 2009/16/EG auf den aktuellen Stand bringen zu können und es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, ihren völkerrechtlichen Verpflichtungen im Einklang mit jener Richtlinie nachzukommen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um das Verzeichnis der Übereinkommen im Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG zu aktualisieren und die durch die Organisation der Pariser Vereinbarung angenommene Liste der Verfahren und Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([7]) festgelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(24) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG in Bezug auf das Verzeichnis der Übereinkommen in ihrem Anwendungsbereich, die Bedingungen für die Anwendung des Anhangs VII über erweiterte Überprüfungen, die einheitlichen Verfahren und Leitlinien für die Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie die Anforderungen an elektronische Zeugnisse zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) ausgeübt werden.

(25) Unter Berücksichtigung des vollständigen Zyklus der Besuche der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) in den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG sollte die Kommission die Umsetzung jener Richtlinie erstmals spätestens fünf Jahre nach dem Tag der Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie evaluieren und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Evaluierung erforderlichen Informationen zusammenzutragen. Die nachfolgenden Evaluierungen sollten alle fünf Jahre stattfinden.

(26) Da das Ziel dieser Richtlinie aufgrund des internationalen Charakters des Seeverkehrs von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr aufgrund des Netzwerkeffekts der gemeinsam handelnden Mitgliedstaaten auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(27) Um den Binnenmitgliedstaaten keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollten diese Mitgliedstaaten im Rahmen einer Geringfügigkeitsregel von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie abweichen können, solange sie bestimmte Kriterien erfüllen.

(28) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

([5]) Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 (ABl. L 329 vom 10.12.2013, S. 1).

([6]) Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates von 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132).

([7]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

([8]) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Die Richtlinie 2009/16/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (im Folgenden ‚STCW-Übereinkommen'),"

ii) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

„l) das Internationale Übereinkommen von 2004 über die Kontrolle und das Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten (im Folgenden ‚Ballastwasser-Übereinkommen'),

m) das Internationale Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (im Folgenden ‚Nairobi-Übereinkommen'),

n) das Internationale Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen (im Folgenden ‚Hongkonger Übereinkommen')."

b) Nummer 3 wird gestrichen.

c) Folgende Nummer wird eingefügt:

„8a. ‚Überprüfung' eine Prüfung des Zustands des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung auf der Grundlage der geltenden Übereinkommen, die von einem Besichtiger durchgeführt wird. Bei der Überprüfung handelt es sich nicht um eine Besichtigung für die Ausstellung, Bestätigung oder Erneuerung vorgeschriebener Zeugnisse, und bei dem darauf folgenden Überprüfungsbericht, der dem Kapitän des Schiffes übermittelt wird, handelt es sich nicht um ein Zeugnis;"

d) Die Nummern 11, 12 und 13 erhalten folgende Fassung:

„11. ‚Erstüberprüfung' eine Überprüfung an Bord des Schiffes durch einen Besichtiger, wobei mindestens die in Artikel 13 Absatz 1 vorgeschriebenen Kontrollen durchzuführen sind;

12. ‚gründlichere Überprüfung' eine Überprüfung, die die Elemente einer Erstüberprüfung umfasst, bei der das Schiff und seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den in Artikel 13 Absatz 3 genannten Umständen insgesamt oder, falls angezeigt, teilweise einer ausführlichen Prüfung hinsichtlich Bau, Ausrüstung, Besatzung, Lebens- und Arbeitsbedingungen und Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden;

13. ‚erweiterte Überprüfung' eine Überprüfung, die mindestens die in Anhang VII aufgeführten Punkte und die Elemente einer Erstüberprüfung umfasst. Eine erweiterte Überprüfung kann eine gründlichere Überprüfung beinhalten, wann immer dafür triftige Gründe gemäß Artikel 13 Absatz 3 vorliegen;"

e) Nummer 20 erhält folgende Fassung:

„20. ‚vorgeschriebenes Zeugnis' ein gemäß den geltenden Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestelltes Zeugnis;"

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(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 jenes Übereinkommens ist. Solche Schiffe werden einer gründlicheren Überprüfung im Einklang mit den in der Pariser Vereinbarung festgelegten Verfahren unterzogen. Ein Schiff, das die Flagge eines Staates führt, der nicht Vertragspartei des CLC 92,

des Bunkeröl-Übereinkommens von 2001 oder des Nairobi-Übereinkommens ist, wird jedoch nicht automatisch einer gründlicheren Überprüfung unterzogen, wenn dieses Schiff das entsprechende von einem Staat, der Vertragspartei dieser Übereinkommen ist, ausgestellte Zeugnis mit sich führt und der Besichtiger, der die Überprüfung durchführt, entscheidet, dass keine gründlichere Überprüfung erforderlich ist. Diese Entscheidung und die Gründe hierfür werden in der Überprüfungsdatenbank erfasst.

(4) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern, 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. Für die Zwecke dieser Richtlinie wird die Länge eines Fischereifahrzeugs im Einklang mit dem Übereinkommen von Kapstadt von 2012 zur Durchführung des Torremolinos-Protokolls von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen bestimmt."

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(4a) Die Mitgliedstaaten können im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Überprüfungen von Fischereifahrzeugen mit einer Länge ab 24 Metern durchführen. Die Kommission kann in Zusammenarbeit mit den Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung Leitlinien erlassen, um die Einzelheiten dieses parallel und getrennt bestehenden besonderen Hafenstaatkontrollsystems für diese Fischereifahrzeuge festzulegen."

3. In Artikel 5 wird folgender Absatz eingefügt:

„(2a) Durch einen Mitgliedstaat durchgeführte Überprüfungen von Schiffen, die die jährliche Überprüfungspflicht dieses Mitgliedstaats um 20 % oder mehr überschreiten, werden bei der Berechnung der jährlichen Überprüfungspflicht der Vertragsparteien der Pariser Vereinbarung nicht berücksichtigt."

4. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 6*

Einzelheiten der Erfüllung der Überprüfungspflicht

(1) Es wird angenommen, dass ein Mitgliedstaat, der die nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a vorgeschriebenen Überprüfungen nicht durchgeführt hat, seine Überprüfungspflicht im Sinne der genannten Anforderung dennoch erfüllt, wenn die ausgebliebenen Überprüfungen nicht mehr als 10 % der Gesamtzahl der seine Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I unabhängig von deren Risikoprofil betreffen.

(2) Ungeachtet des Prozentsatzes der ausgebliebenen Überprüfungen gemäß Absatz 1 räumen die Mitgliedstaaten der Überprüfung von Schiffen, die gemäß der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Union anlaufen, Vorrang ein.

(3) Ungeachtet des Prozentsatzes der ausgebliebenen Überprüfungen gemäß Absatz 1 räumen die Mitgliedstaaten in Bezug auf Ankerplätze anlaufende Schiffe der Prioritätsstufe I der Überprüfung von Schiffen mit hohem Risikoprofil, die gemäß den Daten in der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Union anlaufen, Vorrang ein."

5. In Artikel 7 erhalten die Überschrift sowie die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

„*Artikel 7*

Einzelheiten für eine ausgewogene Überprüfungspflicht in der Union

(1) Es wird angenommen, dass ein Mitgliedstaat, in dem die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen von Schiffen der Prioritätsstufe I seinen in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b genannten Anteil an den Überprüfungen übersteigt, seine jährliche Überprüfungspflicht erfüllt, wenn die Zahl der von diesem Mitgliedstaat durchgeführten Überprüfungen mindestens seinem Anteil an den Überprüfungen gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b entspricht und nicht mehr als 40 % der Gesamtzahl der seine Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I nicht von diesem Mitgliedstaat überprüft werden.

(2) Es wird angenommen, dass ein Mitgliedstaat, in dem die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen von Schiffen der Prioritätsstufen I und II 150 % des Anteils an den Überprüfungen gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b unterschreitet, seine jährliche Überprüfungspflicht dennoch erfüllt, wenn dieser Mitgliedstaat zwei Drittel der Gesamtzahl der seine Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufen I und II überprüft."

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(1) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, die Überprüfung eines Schiffes der Prioritätsstufe I oder II aufzuschieben, wenn einer der folgenden Umstände vorliegt:

a) Die Überprüfung kann bei einem nachfolgenden Anlaufen des Schiffes in demselben Mitgliedstaat innerhalb von 15 Tagen ab der tatsächlichen Abfahrtszeit erfolgen, sofern das Schiff in der Zwischenzeit keinen anderen Hafen innerhalb der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region – mit Ausnahme von Häfen im Flaggenstaat des Schiffes,

b) die Überprüfung kann innerhalb von 15 Tagen ab der tatsächlichen Abfahrtszeit in einem anderen Anlaufhafen innerhalb der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region erfolgen, sofern sich der Staat, in dem dieser Anlaufhafen liegt, im Voraus zur Durchführung der Überprüfung bereit erklärt hat, oder

c) die Überprüfung eines Schiffes, einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, kann innerhalb von 15 Tagen ab der tatsächlichen Abfahrtszeit in demselben Anlaufhafen erfolgen.

Entscheidet ein Mitgliedstaat, eine Überprüfung gemäß Unterabsatz 1 aufzuschieben, wird diese aufgeschobene Überprüfung nicht für die Einhaltung der in den Artikeln 6 und 7 genannten jährlichen Überprüfungspflicht des Mitgliedstaats gewertet, wenn die aufgeschobene Überprüfung als solche in der Überprüfungsdatenbank erfasst ist.

(2) Wird die Überprüfung eines Schiffes der Prioritätsstufe I oder II aus betrieblichen Gründen nicht durchgeführt, so wird sie nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, sofern der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird und einer der folgenden außergewöhnlichen Umstände vorliegt:

a) Die Überprüfung würde nach Auffassung der zuständigen Behörde ein Risiko für die Sicherheit der Besichtiger, des Schiffes oder dessen Besatzung oder für den Hafen bzw. die Meeresumwelt darstellen,

b) das Anlaufen des Hafens durch das Schiff erfolgt nur zur Nachtzeit, oder

c) das Anlaufen des Schiffes ist von so kurzer Dauer, dass eine zufriedenstellende Überprüfung nicht möglich ist.

Wenn die Umstände gemäß Buchstabe b vorliegen, treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe, deren Anlaufen regelmäßig zur Nachtzeit erfolgt, angemessen überprüft werden.

(3) Wird ein Schiff an einem Ankerplatz nicht überprüft, so wird dies nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, wenn

a) das Schiff innerhalb von 15 Tagen ab der tatsächlichen Abfahrtszeit in einem anderen Hafen oder Ankerplatz innerhalb der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region gemäß Anhang I überprüft wird,

b) das Schiff nur zur Nachtzeit anläuft oder das Anlaufen von so kurzer Dauer ist, dass eine zufriedenstellende Überprüfung nicht möglich ist, und der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird oder

c) die Überprüfung nach Auffassung der zuständigen Behörde ein Risiko für die Sicherheit der Besichtiger, des Schiffes oder dessen Besatzung oder für den Hafen bzw. die Meeresumwelt darstellen würde und der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird."

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(4) Wird eine Überprüfung aufgrund außergewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände nicht durchgeführt, so wird dies nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet und wird der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst. Diese Umstände werden hinreichend begründet und der Kommission mitgeteilt."

7. Artikel 9 wird gestrichen.

8. Artikel 10 Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Das Risikoprofil eines Schiffes wird anhand einer Kombination allgemeiner, historischer und Umweltparameter wie folgt festgelegt:

a) Allgemeine Parameter

Allgemeine Parameter beruhen auf dem Schiffstyp, dem Alter, der Flagge, den beteiligten anerkannten Organisationen und der Leistung des Unternehmens gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 1 und Anhang II.

b) Historische Parameter

Historische Parameter beruhen auf der Zahl der Mängel und Festhaltemaßnahmen während eines bestimmten Zeitraums gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 2 und Anhang II.

c) Umweltparameter

Umweltparameter beruhen auf der Zahl der Mängel im Zusammenhang mit Marpol 73/78, AFS 2001, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen 2001, dem Nairobi-Übereinkommen und dem Hongkonger Übereinkommen im Einklang mit Anhang I, Teil I Abschnitt 3 und Anhang II.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Methodik zur Prüfung allgemeiner Risikoparameter, die insbesondere die Flaggenstaat-Kriterien und die Kriterien für die Leistung des Unternehmens betreffen, die 2019 von der Organisation der Pariser Vereinbarung mit der Festlegung der Listen mit hoher, mittlerer und niedriger Leistung erlassen wurden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen."

9. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) sich des zufriedenstellenden Gesamtzustands, einschließlich der hygienischen Verhältnisse, des Schiffes, einschließlich des Maschinenraums und der Unterkunftsräume, vergewissert."

b) Absatz 2 wird gestrichen.

10. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die folgenden Kategorien von Schiffen kommen für eine erweiterte Überprüfung gemäß Anhang I Teil II Abschnitte 3A und 3B in Betracht:

a) Schiffe mit hohem Risikoprofil;

b) Fahrgastschiffe, Massengutschiffe und Tankschiffe für Öl, Gas, schädliche flüssige Stoffe (NLS) oder Chemieprodukte, die älter als zwölf Jahre sind;

c) Schiffe mit hohem Risikoprofil oder Fahrgastschiffe, Massengutschiffe, Tankschiffe für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte, die älter als zwölf Jahre sind, bei Auftreten von Prioritätsfaktoren oder unerwarteten Faktoren;

d) Schiffe, die einer Überprüfung nach einer gemäß Artikel 16 und Artikel 21 Absatz 4 angeordneten Zugangsverweigerung unterzogen werden."

b) Absatz 3 wird gestrichen.

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Eine erweiterte Überprüfung wird – soweit möglich – von mindestens zwei im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigern durchgeführt. Ist dies nicht möglich, so werden die Gründe ordnungsgemäß in der Überprüfungsdatenbank erfasst. Der Umfang einer erweiterten Überprüfung einschließlich der zu erfassenden Risikobereiche ist in Anhang VII festgelegt. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Einzelheiten, um einheitliche Bedingungen für die Anwendung des Anhangs VII zu gewährleisten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen."

11. Artikel 14a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Artikel 11 Buchstabe a und Artikel 14 finden keine Anwendung auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr, die nach dem vorliegenden Artikel überprüft werden."

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(4a) Der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes sorgt dafür, dass im Betriebsplan ausreichend Zeit für die Durchführung der in Anhang XVII Nummer 1.1 und Nummer 2 Buchstabe a vorgesehenen Überprüfungen zur Verfügung steht."

12. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 bis 4 erhalten folgende Fassung:

„(1) Ein Mitgliedstaat verweigert jedem Schiff den Zugang zu seinen Häfen und Ankerplätzen, das

a) die Flagge eines Staates führt, der auf der Liste mit niedriger Leistung aufgeführt ist, die gemäß der Pariser Vereinbarung auf der Grundlage der in der Überprüfungsdatenbank erfassten Informationen festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorangegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder an einem Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde oder

b) die Flagge eines Staates führt, der auf den Listen mit hoher oder mittlerer Leistung aufgeführt ist, die gemäß der Pariser Vereinbarung auf der Grundlage der in der Überprüfungsdatenbank erfassten Informationen festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorangegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder an einem Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes findet in den in Artikel 21 Absatz 6 genannten Fällen keine Anwendung.

Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff den Hafen oder Ankerplatz verlassen hat, wo es zum dritten Mal festgehalten wurde und wo eine Zugangsverweigerung angeordnet wurde.

(2) Die Zugangsverweigerung wird erst aufgehoben, wenn eine Frist von drei Monaten nach dem Datum ihrer Anordnung verstrichen ist und die in Anhang VIII Nummern 3 bis 6 aufgeführten Bedingungen erfüllt sind.

Unterliegt das Schiff einer zweiten Zugangsverweigerung, so wird diese Zugangsverweigerung erst nach einem Zeitraum von zwölf Monaten aufgehoben.

(3) Jedes weitere Festhalten in einem Hafen oder an einem Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung führt dazu, dass dem Schiff der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union verweigert wird. Eine solche dritte Zugangsverweigerung kann nach Ablauf von 24 Monaten ab dem Datum ihrer Anordnung und nur dann aufgehoben werden, wenn

a) das Schiff die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote weder auf der Liste mit niedriger Leistung noch auf der Liste mit mittlerer Leistung aufgeführt ist,

b) die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifikationszertifikate des Schiffes von einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) anerkannten Organisationen ausgestellt sind,

c) das Schiff von einem Unternehmen mit hoher Leistung gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 1 betrieben wird und

d) die in Anhang VIII Nummern 3 bis 6 aufgeführten Bedingungen erfüllt sind.

Erfüllt ein Schiff nach Ablauf von 24 Monaten ab dem Datum der Anordnung der Zugangsverweigerung nicht die in Unterabsatz 1 aufgeführten Kriterien, so wird ihm der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union dauerhaft verweigert.

(4) Jedes weitere Festhalten nach einer dritten Zugangsverweigerung in einem Hafen oder Ankerplatz in der Union, eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der auf den Listen mit mittlerer oder niedriger Leistung aufgeführt ist, führt dazu, dass dem Schiff der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union dauerhaft verweigert wird.

(*) Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11)."

b) Die folgenden Absätze werden eingefügt:

„(4a) Einem Schiff, das die Flagge eines Staates führt, der auf der Liste mit hoher Leistung aufgeführt ist, dem dreimal oder öfter der Zugang verweigert wurde und das zum Zeitpunkt seiner ersten Überprüfung in der Union seit dieser dritten oder jeder weiteren Zugangsverweigerung in einem Hafen oder an einem Ankerplatz in der Union festgehalten wird,

a) wird der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen der Union für einen Zeitraum von 24 Monaten verweigert, sofern die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifikationszertifikate des Schiffes von einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannten Organisationen ausgestellt sind;

b) wird der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen der Union dauerhaft verweigert, sofern die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifikationszertifikate des Schiffes nicht von einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannten Organisationen ausgestellt sind.

(4b) Zeiträume der Zugangsverweigerung für mehrfaches Festhalten werden um zwölf Monate verlängert, wenn eine Zugangsverweigerungsmaßnahme gemäß Artikel 21 Absatz 4 gilt.“

13. Artikel 17 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Im Anschluss an eine Überprüfung verfasst der Besichtiger einen Überprüfungsbericht nach Anhang IX. Der Kapitän des Schiffes erhält eine Abschrift des Überprüfungsberichts.“

14. Artikel 19 Absatz 4 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(4) Die zuständige Behörde stellt sicher, dass das Schiff festgehalten wird, wenn es nicht mit einem funktionierenden Schiffsdatenschreiber ausgerüstet ist und die Verwendung eines Schiffsdatenschreibers gemäß der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) vorgeschrieben ist.

(*) Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).“

15. Artikel 20 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Eigner oder der Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in dem Mitgliedstaat hat das Recht, Widerspruch gegen ein Festhalten oder eine Zugangsverweigerung durch die zuständige Behörde einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.“

16. Artikel 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch entsprechende Maßnahmen sicher, dass der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Schiffen und festgehaltenen Schiffen gemäß Artikel 19 Absatz 2 verweigert wird, die

a) auslaufen, ohne den von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats im Überprüfungshafen festgelegten Bedingungen nachzukommen, oder

b) die unter der Bedingung auslaufen dürfen, dass sie die geltenden Anforderungen der Übereinkommen einhalten, indem sie nachfolgend die gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels angegebene Reparaturwerft anlaufen, dies aber nicht tun.

Die Zugangsverweigerung gilt ab dem Datum ihrer Anordnung. Die Zugangsverweigerung wird erst aufgehoben, wenn eine Frist von 12 Monaten nach dem Datum ihrer Anordnung verstrichen ist und die in Anhang VIII Nummern 3 bis 6 aufgeführten Bedingungen erfüllt sind.“

b) Die Absätze 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„(5) Unter den in Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten Umständen benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Unter den in Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten Umständen benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich die Reparaturwerft befindet, die Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, darüber, ob das Schiff angekommen ist. Erlangt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, Kenntnis davon, dass das Schiff diese Reparaturwerft nicht angelaufen hat, so benachrichtigt sie unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Wenn – unter den in Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten Umständen–sich die gemäß Absatz 1 angegebene Reparaturwerft nicht in einem Mitgliedstaat befindet und die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, davon Kenntnis erlangt, dass das Schiff diese Reparaturwerft nicht angelaufen hat, benachrichtigt sie unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

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

(6) Abweichend von Absatz 4 kann einem in jenem Absatz genannten Schiff zu einem bestimmten Hafen oder Ankerplatz in Fällen höherer Gewalt oder aus vorrangigen Sicherheitserwägungen oder zur Verringerung oder Minimierung des Verschmutzungsrisikos oder zur Beseitigung von Mängeln gemäß Absatz 1 von der entsprechenden Behörde des betreffenden Hafenstaats der Zugang gestattet werden, sofern der Eigner, der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats angemessene Maßnahmen getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten."

17. Artikel 22 Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung und auf der Grundlage der Fachkenntnisse und Erfahrungen, die auf Ebene der Mitgliedstaaten in der Union und im Rahmen der Pariser Vereinbarung gewonnen wurden, entwickelt die Kommission ein professionelles Schulungsprogramm zur Unterstützung der Schulung und der Bewertung der Kompetenzen von im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigern durch die Mitgliedstaaten, um die Schulungspolitik im Rahmen der Pariser Vereinbarung zu ergänzen und die Verfahren der Hafenstaatkontrolle zu harmonisieren.

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung ermittelt die Kommission kontinuierlich neuen Schulungsbedarf und geht auf diesen ein, indem sie Beiträge zur Anpassung der Lehrpläne und Inhalte des Schulungsprogramms für Besichtiger leistet, insbesondere im Hinblick auf neue Herausforderungen im Bereich der Seeverkehrssicherheit in Bezug auf Umwelt- und Sozialfragen, Arbeitsfragen und neue Technologien, sowie indem sie Beiträge im Zusammenhang mit den zusätzlichen Verpflichtungen, die sich aus den einschlägigen Instrumenten ergeben, leistet."

18. Artikel 23 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre Lotsen, die Schiffe zu oder von ihrem Liegeplatz begleiten oder auf zu einem Hafen in einem Mitgliedstaat fahrenden oder auf der Durchfahrt befindlichen Schiffen tätig sind, unverzüglich die zuständige Behörde des Hafenstaats bzw. des Küstenstaats unterrichten, sofern sie bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten von offensichtlichen Auffälligkeiten Kenntnis erhalten, die die Sicherheit, einschließlich der sicheren Fahrt des Schiffes oder der Sicherheit von Seeleuten an Bord, gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können.

(2) Erhalten Hafenbehörden oder -stellen im Rahmen ihrer üblichen Pflichten Kenntnis davon, dass ein Schiff in ihrem Hafen offensichtliche Auffälligkeiten aufweist, die die Sicherheit, einschließlich der sicheren Fahrt des Schiffes oder der Sicherheit von Seeleuten an Bord, gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können, so unterrichten sie unverzüglich die zuständige Behörde des Hafenstaats."

19. Artikel 24 Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Informationen über den tatsächlichen Zeitpunkt der Ankunft und den tatsächlichen Zeitpunkt des Auslaufens von Schiffen, die ihre Häfen oder Ankerplätze anlaufen, zusammen mit einem Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens oder Ankerplatzes innerhalb von drei Stunden nach dem Zeitpunkt der Ankunft bzw. dem Zeitpunkt des Auslaufens über das in Artikel 3 Buchstabe s der Richtlinie 2002/59/EG genannte System der Union für den Austausch von Seeverkehrsinformationen ‚SafeSeaNet' an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden. Haben die Mitgliedstaaten diese Informationen über SafeSeaNet an die Überprüfungsdatenbank übermittelt, so sind sie von der Bereitstellung der Daten gemäß Anhang XIV Nummer 1.2 und Nummer 2 Buchstaben a und b der vorliegenden Richtlinie befreit."

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden, sobald der Überprüfungsbericht fertiggestellt ist bzw. das Festhalten aufgehoben wird.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Überprüfungsdatenbank übermittelten Informationen innerhalb von 72 Stunden für Zwecke der Veröffentlichung validiert werden. Der Überprüfungsbericht wird nach Möglichkeit vor seiner Übermittlung an die Datenbank von einem im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtiger oder einem anderen ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten der zuständigen Behörde, der nicht dem Team angehört, das die Überprüfung durchgeführt hat, validiert."

20. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 24a*

Elektronische Zeugnisse

Die Kommission erlässt in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Durchführungsrechtsakte, um die funktionalen und technischen Spezifikationen für ein Validierungsinstrument für elektronische vorgeschriebene Zeugnisse festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen."

21. Artikel 25 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 25*

Informationsaustausch und Zusammenarbeit

Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass seine Hafenbehörden oder -stellen und andere relevante Behörden oder Stellen der zuständigen Behörde folgende Arten von Informationen, über die sie verfügen, übermitteln:

a) Informationen über Schiffe, die keine Informationen gemäß den Anforderungen der vorliegenden Richtlinie, der Richtlinie 2002/59/EG und der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) sowie gegebenenfalls der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 mitgeteilt haben;

b) Informationen über Schiffe, die ohne Einhaltung des Artikels 7 der Richtlinie (EU) 2019/883 ausgelaufen sind;

c) Informationen über Schiffe, denen aus Sicherheitsgründen der Zugang zu einem Hafen verweigert wurde oder die aus Sicherheitsgründen eines Hafens verwiesen wurden;

d) Informationen über gemäß Artikel 23 gemeldete offensichtliche Auffälligkeiten.

(*) Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116)."

22. Artikel 30 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 30*

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und der Leistung der Mitgliedstaaten

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

Jeder Mitgliedstaat entwickelt ein Qualitätsmanagementsystem, das die operativen Teile der hafenstaatbezogenen Tätigkeiten seiner Verwaltung, die unmittelbar an Überprüfungen beteiligt ist, abdeckt, führt dieses System ein und pflegt es. Dieses Qualitätsmanagementsystem ist gemäß geltenden internationalen Qualitätsnormen bis zum 6. Juli 2032 zu zertifizieren."

23. Artikel 30a erhält folgende Fassung:

„*Artikel 30a*

Delegierte Rechtsakte

Die Kommission erlässt gemäß Artikel 30b delegierte Rechtsakte, um Artikel 2 Nummer 1 im Hinblick auf die darin festgelegte Liste der Übereinkommen zu ändern, sobald entsprechende Übereinkommen von der Organisation der Pariser Vereinbarung als einschlägige Instrumente angenommen wurden, und um Anhang VI zur Ergänzung oder

Aktualisierung der darin festgelegten Liste der von der Organisation der Pariser Vereinbarung angenommenen und in jenem Anhang aufgeführten Verfahren, Leitlinien, Anweisungen und Rundschreiben für die Hafenstaatkontrolle zu ändern."

24. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 31a*

Änderungen der Übereinkommen

Die Änderungen der Übereinkommen gelten unbeschadet des in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 festgelegten Konformitätsprüfungsverfahrens."

25. Artikel 33 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 33*

Durchführungsrechtsakte

Wenn die Kommission die in Artikel 10 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 3, Artikel 18a Absatz 7, Artikel 23 Absatz 5, Artikel 24a Absatz 1 und Artikel 27 Unterabsatz 2 genannten Durchführungsrechtsakte gemäß den in Artikel 31 Absatz 2 genannten Verfahren erlässt, achtet sie besonders darauf, sicherzustellen, dass diese Rechtsakte den Fachkenntnissen und Erfahrungen Rechnung tragen, die mit dem Überprüfungssystem in der Union gewonnen wurden, und dass sie auf den Fachkenntnissen der Organisation der Pariser Vereinbarung aufbauen."

26. Artikel 35 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 35*

Überprüfung der Umsetzung

Die Kommission legt bis zum 6. Juli 2032 und danach alle fünf Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor. Auf der Grundlage dieses Berichts entscheidet die Kommission, ob es notwendig ist, einen Gesetzgebungsvorschlag für die Änderung dieser Richtlinie oder für weitere Rechtsakte in diesem Bereich vorzulegen.

Nachdem die IMO die Überarbeitung ihres CO_2-Intensitätsindikators (CII) abgeschlossen hat, bewertet die Kommission die Eignung dieses CII als Umweltparameter für die Bestimmung des Risikoprofils eines Schiffes im Rahmen dieser Richtlinie. Auf Grundlage dieser Bewertung erwägt die Kommission, gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag vorzulegen."

27. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie.

28. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Richtlinie.

29. Anhang III wird gestrichen.

30. Anhang IV erhält die Fassung des Anhangs III der vorliegenden Verordnung.

31. Anhang VI erhält die Fassung des Anhangs IV der vorliegenden Richtlinie.

32. Anhang VIII erhält die Fassung des Anhangs V der vorliegenden Richtlinie.

33. Anhang XII erhält die Fassung des Anhangs VI der vorliegenden Richtlinie.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 6. Juli 2027 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(3) Abweichend von Absatz 1 dürfen Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben und nachweisen können, dass der Anteil der von dieser Richtlinie erfassten Schiffe an der Gesamtzahl der einzelnen Fahrzeuge, die ihre Flusshäfen in den drei vorangegangenen Jahren jährlich angelaufen haben, weniger als 5 % beträgt, von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie abweichen.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 27. November 2024.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*
R. METSOLA	BÓKA J.

ANHANG I

„ANHANG I

BESTANDTEILE DES HAFENSTAATÜBERPRÜFUNGSSYSTEMS DER GEMEINSCHAFT

(gemäß Artikel 5)

Folgende Bestandteile werden in das Hafenstaatüberprüfungssystem der Union aufgenommen:

I. Risikoprofil eines Schiffes

Das Risikoprofil eines Schiffes wird anhand einer Kombination der folgenden allgemeinen, historischen und Umweltparameter festgelegt.

1. Allgemeine Parameter

a) Schiffstyp

Fahrgastschiffe, Massengutschiffe und Tankschiffe für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte gelten als stärker risikobehaftet.

b) Alter des Schiffes

Mehr als zwölf Jahre alte Schiffe gelten als stärker risikobehaftet.

c) Leistung des Flaggenstaats

i) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit hoher Festhaltequote innerhalb der Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als stärker risikobehaftet.

ii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit niedriger Festhaltequote innerhalb der Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als weniger risikobehaftet.

iii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, der alle in Artikel 2 Nummer 1 aufgeführten verbindlichen IMO- und IAO-Instrumente ratifiziert hat, gelten als weniger risikobehaftet.

d) Anerkannte Organisationen

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

ii) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistungsniveau in Bezug auf ihre Festhaltequoten innerhalb der Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region hoch ist, gelten als weniger risikobehaftet.

iii) Schiffe mit Zeugnissen, die von gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, gelten als weniger risikobehaftet.

e) Leistung des Unternehmens

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

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

2. Historische Parameter

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

ii) Schiffe, die bei Überprüfungen in dem in Anhang II genannten Zeitraum eine geringere Zahl an Mängeln aufwiesen als die in Anhang II genannte Zahl, gelten als weniger risikobehaftet.

iii) Schiffe, die in dem in Anhang II genannten Zeitraum nicht festgehalten wurden, gelten als weniger risikobehaftet.

Die Risikoparameter werden unter Verwendung einer Gewichtung, die die relative Auswirkung jedes Parameters auf das Gesamtrisiko des Schiffes widerspiegelt, miteinander kombiniert, um folgende Schiffsrisikoprofile festzulegen:

— hohes Risiko;

— Standardrisiko;

— niedriges Risiko.

Bei der Festlegung dieser Risikoprofile wird den Parametern Schiffstyp, Leistung des Flaggenstaats, anerkannte Organisationen und Leistung des Unternehmens stärkeres Augenmerk gewidmet.

3. Umweltparameter

Schiffe, die bei Überprüfungen in dem in Anhang II genannten Zeitraum eine größere Zahl an Mängeln im Zusammenhang mit Marpol 73/78, AFS 2001, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen 2001, dem Nairobi-Übereinkommen und dem Hongkonger Übereinkommen aufwiesen als die in Anhang II genannte Zahl, gelten als stärker risikobehaftet.

II. Überprüfung von Schiffen

1. Wiederkehrende Überprüfungen

Wiederkehrende Überprüfungen werden in zuvor festgelegten Abständen durchgeführt. Ihre Häufigkeit wird anhand des Risikoprofils des Schiffes festgelegt. Der Abstand zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen mit hohem Risiko darf sechs Monate nicht überschreiten. Der Abstand zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen mit anderen Risikoprofilen wächst mit abnehmendem Risiko.

Die Mitgliedstaaten führen eine wiederkehrende Überprüfung bei folgenden Schiffen durch:

— bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen sechs Monaten nicht in einem Hafen oder Ankerplatz innerhalb der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft wurde. Schiffe mit hohem Risiko kommen ab dem fünften Monat für eine Überprüfung in Betracht;

— bei jedem Schiff mit Standardrisikoprofil, das in den vergangenen zwölf Monaten nicht in einem Hafen oder Ankerplatz innerhalb der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft wurde. Schiffe mit Standardrisiko kommen ab dem zehnten Monat für eine Überprüfung in Betracht;

— bei jedem Schiff mit niedrigem Risikoprofil, das in den vergangenen 36 Monaten nicht in einem Hafen oder Ankerplatz innerhalb der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft wurde. Schiffe mit niedrigem Risiko kommen ab dem 24. Monat für eine Überprüfung in Betracht.

2. Zusätzliche Überprüfungen

Schiffe, für die folgende Prioritätsfaktoren oder unerwartete Faktoren gelten, werden unabhängig von dem Zeitraum, der seit ihrer letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen. Ob eine solche zusätzliche Überprüfung aufgrund unerwarteter Faktoren erforderlich ist, bleibt jedoch dem fachlichen Urteil des Besichtigers überlassen.

2A. Prioritätsfaktoren

Schiffe, für die folgende Prioritätsfaktoren gelten, werden unabhängig von dem Zeitraum, der seit ihrer letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen:

— Schiffe, deren Klasse seit der letzten Überprüfung in der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region aus Sicherheitsgründen ruhte oder zurückgezogen wurde;

— Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Mitteilung eines anderen Mitgliedstaats waren;

— Schiffe, die in der Überprüfungsdatenbank nicht identifiziert werden können;

— Schiffe,

— die auf der Fahrt zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt waren, auf Grund gelaufen sind oder gestrandet sind;

— bei denen der Verdacht eines Verstoßes gegen die Einleitvorschriften für gefährliche Stoffe oder sonstige Stoffe besteht;

— die Schiffsmanöver auf unberechenbare oder unsichere Weise durchgeführt haben und dabei gegen von der IMO verabschiedete Routenvorschriften oder Praktiken und Verfahren der sicheren Navigation verstoßen haben;

— die zuvor mit einem Verbot belegt wurden (erste Überprüfung nach Aufhebung der Zugangsverweigerung); oder

— die an einem ernsthaften Zwischenfall beteiligt waren, insbesondere einem schweren Brand an Bord, einem Ausfall eines Motors oder einem tödlichen Unfall.

2B. Unerwartete Faktoren

Schiffe, für die folgende unerwartete Faktoren gelten, können unabhängig von dem Zeitraum, der seit ihrer letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen werden. Die Entscheidung, eine solche zusätzliche Überprüfung durchzuführen, bleibt dem fachlichen Urteil der zuständigen Behörde überlassen:

— Schiffe, die Zeugnisse mit sich führen, die von einer ehemals anerkannten Organisation ausgestellt wurden, der seit der letzten Überprüfung in der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region die Anerkennung entzogen wurde;

— Schiffe, bei denen Lotsen oder Hafenbehörden oder -stellen offensichtliche Auffälligkeiten gemeldet haben, die gemäß Artikel 23 dieser Richtlinie die sichere Fahrt dieser Schiffe gefährden oder eine Gefährdung für die Umwelt darstellen können. Diese Berichte können Informationen von Schiffsverkehrsdiensten über die Fahrten von Schiffen enthalten;

— Schiffe, die es versäumt haben, den einschlägigen in der Richtlinie (EU) 2019/883 genannten Meldeanforderungen nachzukommen;

— Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Beschwerde – einschließlich einer Beschwerde an Land – vonseiten des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit einem berechtigten Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung von Verschmutzung waren, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet;

— Schiffe, bei denen ein unbehobener ISM-Mangel gemeldet wurde (drei Monate nach Ausstellung des Mangels);

— Schiffe, die vor mehr als drei Monaten bereits festgehalten wurden;

— Schiffe, bei denen Probleme mit der Ladung gemeldet wurden, insbesondere schädliche und gefährliche Ladungen;

— Schiffe, die auf eine Weise betrieben wurden, dass von ihnen eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgeht;

— Schiffe, bei denen aus verlässlicher Quelle bekannt wurde, dass ihre Risikoparameter von den erfassten Parametern abweichen und das Risikoniveau dadurch höher ausfällt;

— Schiffe, für die ein Aktionsplan zur Beseitigung von Mängeln nach Artikel 19 Absatz 2a vereinbart wurde, bei denen jedoch die Umsetzung dieses Plans nicht von einem Besichtiger überprüft wurde.

3. Auswahlverfahren

3A. Schiffe der Prioritätsstufe I werden wie folgt überprüft:

a) Eine erweiterte Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:

— bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen sechs Monaten nicht überprüft wurde;

— bei jedem Fahrgastschiff, Massengutschiff und Tankschiff für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte mit Standardrisikoprofil, das älter als zwölf Jahre ist und in den vergangenen zwölf Monaten nicht überprüft wurde.

b) Eine Erstüberprüfung bzw. eine gründlichere Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:

— bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Massengutschiffen und Tankschiffen für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte mit Standardrisikoprofil, die älter als zwölf Jahre sind und in den vergangenen zwölf Monaten nicht überprüft wurden.

c) Im Falle eines Prioritätsfaktors

— wird jedes Schiff mit hohem Risikoprofil und jedes Fahrgastschiff, Massengutschiff und Tankschiff für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte, das älter als zwölf Jahre ist, entsprechend dem fachlichen Urteil des Besichtigers einer gründlicheren Überprüfung oder einer erweiterten Überprüfung unterzogen;

— wird jedes andere Schiff, das kein Fahrgastschiff, Massengutschiff und Tankschiff für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte und älter als zwölf Jahre ist, einer gründlicheren Überprüfung unterzogen;

— wird jedes Schiff im Zuge der ersten Überprüfung nach Aufhebung einer Zugangsverweigerung einer erweiterten Überprüfung unterzogen.

3B. Beschließt die zuständige Behörde, ein Schiff der Prioritätsstufe II zu überprüfen, so gilt Folgendes:

a) Eine erweiterte Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:

— bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen fünf Monaten nicht überprüft wurde;

— bei jedem Fahrgastschiff, Massengutschiff und Tankschiff für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte mit Standardrisikoprofil, das älter als zwölf Jahre ist und in den vergangenen zehn Monaten nicht überprüft wurde; oder

— bei jedem Fahrgastschiff, Massengutschiff und Tankschiff für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte mit niedrigem Risikoprofil, das älter als zwölf Jahre ist und in den vergangenen 24 Monaten nicht überprüft wurde.

b) Eine Erstüberprüfung bzw. eine gründlichere Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:

— bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Massengutschiffen und Tankschiffen für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte mit Standardrisikoprofil, die älter als zwölf Jahre sind und in den vergangenen zehn Monaten nicht überprüft wurden; oder

— bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Massengutschiffen und Tankschiffen für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte mit niedrigem Risikoprofil, die älter als zwölf Jahre sind und in den vergangenen 24 Monaten nicht überprüft wurden.

c) Im Falle eines unerwarteten Faktors

— wird jedes Schiff mit hohem Risikoprofil oder jedes Fahrgastschiff, Massengutschiff und Tankschiff für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte, das älter als zwölf Jahre ist, entsprechend dem fachlichen Urteil des Besichtigers einer gründlicheren Überprüfung oder einer erweiterten Überprüfung unterzogen;

— wird jedes andere Schiff, das kein Fahrgastschiff, Massengutschiff und Tankschiff für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte und älter als zwölf Jahre ist, einer gründlicheren Überprüfung unterzogen.“

ANHANG II

„ANHANG II

ERMITTLUNG DES RISIKOPROFILS EINES SCHIFFES

(gemäß Artikel 10 Absatz 2)

				Profil			
				Schiff mit hohem Risiko (SHR)		Schiff mit Standardrisiko (SSR)	Schiff mit niedrigem Risiko (SNR)
Allgemeine Parameter				Kriterien	Gewichtungspunkte	Kriterien	Kriterien
1	Schiffstyp			Fahrgastschiff, Massengutschiff und Tankschiff für Öl, Gas, NLS oder Chemieprodukte	1	Weder Schiff mit hohem Risiko noch Schiff mit niedrigem Risiko	Alle Typen
2	Alter des Schiffes			Alle Typen > 12 Jahre	1		Jedes Alter
3a	Flagge	Niedrige Leistung			2		Hohe Leistung
3b		Alle in Artikel 2 aufgeführten IMO/IAO-Instrumente ratifiziert		—	—		Ja
4a	Anerkannte Organisation	Leistung	H	—	—		Hoch
			M	—	—		—
			N	Niedrig	1		—
			SN	Sehr niedrig			—
4b		EU-anerkannt		—	—		Ja
5	Unternehmen	Leistung	H	—	—		Hoch
			M	—	—		—
			N	Niedrig	2		—
			SN	Sehr niedrig			—

			Profil			
			Schiff mit hohem Risiko (SHR)		Schiff mit Standardrisiko (SSR)	Schiff mit niedrigem Risiko (SNR)
Allgemeine Parameter			Kriterien	Gewichtungspunkte	Kriterien	Kriterien
Historische Parameter						
6	Zahl der Mängel, die bei jeder Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten erfasst wurden	Mängel	> 6 bei einer der Überprüfungen	1		≤ 5 bei jeder einzelnen Überprüfung (und mindestens eine Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten)
7	Zahl von Festhaltemaßnahmen in den vorangegangenen 36 Monaten	Festhaltemaßnahmen	≥ 2 Festhaltemaßnahmen	1		Keine Festhaltemaßnahme
Umweltparameter						
8	Zahl der bei jeder einzelnen Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten erfassten Mängel im Zusammenhang mit Marpol 73/78, AFS 2001, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen 2001, dem Nairobi-Übereinkommen und dem Hongkonger Übereinkommen	Mängel	> 2 bei einer der Überprüfungen	1		

SHR sind Schiffe, die Kriterien mit einem Gesamtwert von 5 oder mehr Gewichtungspunkten erfüllen.

SNR sind Schiffe, die alle Kriterien der Parameter für ein niedriges Risiko erfüllen.

SSR sind Schiffe, die weder SHR noch SNR sind.

“

ANHANG III

„ANHANG IV

VERZEICHNIS DER ZEUGNISSE UND UNTERLAGEN

(gemäß Artikel 13 Absatz 1)

Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen, die, soweit anwendbar, während der Überprüfung mindestens überprüft werden sollten:

1. Internationaler Schiffsmessbrief;
2. Berichte früherer Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle;
3. Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
4. Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
5. Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
6. Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
7. Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
8. Ausnahmezeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
9. Schiffsbesatzungszeugnis (SOLAS 1974, Regel V/14.2);
10. Internationales Freibord-Zeugnis (LL 66, Artikel 16 Absatz 1);
11. Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis (LL 66, Artikel 16 Absatz 2);
12. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (MARPOL, Anlage I, Regel 7.1);
13. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (NLS) (MARPOL, Anlage II, Regel 9.1);
14. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (ISPPC) (MARPOL, Anlage IV, Regel 5.1; MEPC.1/Rundschreiben 408);
15. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung (IAPPC) (MARPOL, Anlage VI, Regel 6.1);
16. Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (MARPOL, Anlage VI, Regel 6);
17. Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung (IBWMC) (Ballastwasser-Übereinkommen, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a und Regel E-2);
18. Internationales Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem (IAFS-Zeugnis) (AFS 2001, Anlage 4, Regel 2);
19. Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem (AFS 2001, Anlage 4, Regel 5);
20. Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC) oder Vorläufiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISPS-Code, Teil A/19 und Anhänge);
21. Zeugnisse für Kapitäne, Offiziere und Schiffsleute gemäß dem STCW-Übereinkommen (STCW-Übereinkommen, Artikel VI, Regel I/2; STCW-Code, Abschnitt A-I/2);
22. Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder Ausfertigung des Vorläufigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und Verhütung der Meeresverschmutzung (SOLAS 1974, Regel IX/4.2; ISM-Code, Absätze 13 und 14);
23. Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen oder Vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und Verhütung der Meeresverschmutzung (SOLAS 1974, Regel IX/4.3; ISM-Code, Absätze 13 und 14);
24. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut bzw. Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code, Regel 1.5.4 bzw. GC-Code, Regel 1.6);

25. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut bzw. Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code, Regel 1.45.4 bzw. BCH-Code, Regel 1.6.3);

26. INF-Eignungszeugnis (Internationaler Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen) (SOLAS 1974, Regel VII/16; INF-Code, Regel 1.3);

27. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (CLC 92, Artikel VII Absatz 2);

28. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung (Bunkeröl-Übereinkommen 2001, Artikel 7 Absatz 2);

29. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die Haftung für die Beseitigung von Wracks (Nairobi-Übereinkommen, Artikel 12);

30. Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (SOLAS 1974, Regel X/3.2; HSC-Code 94/00, Regeln 1.8.1 und 1.9);

31. Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Anforderungen an Schiffe, die gefährliche Güter befördern (SOLAS 1974, Regel II-2/19.4);

32. Genehmigung zur Beförderung von Getreide und Handbuch für Getreideladung (SOLAS 1974, Regel VI/9; Internationaler Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide, Abschnitt 3);

33. Zustandsbewertungsschema (CAS), Konformitätserklärung, CAS-Abschlussbericht und -Prüfprotokoll (Marpol 73/78, Anlage I, Regeln 20 und 21; Entschließung MEPC.94(46), geändert durch die Entschließungen MEPC.99(48), MEPC.112 (50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) und MEPC.236(65));

34. Lückenlose Stammdatendokumentation (SOLAS 1974, Regel XI-1/5);

35. Öltagebuch, Teile I und II (Marpol 73/78, Anlage I, Regeln 17 und 36);

36. Ladungstagebuch (Marpol 73/78, Anlage II, Regel 15);

37. Mülltagebuch, Teile I und II (Marpol 73/78, Anlage V, Regel 10.3);

38. Müllbehandlungsplan (Marpol 73/78, Anlage V, Regel 10; Entschließung MEPC.220(63));

39. Bordbuch und Aufzeichnungen der Stufe und des Ein-/Aus-Status von Schiffsdieselmotoren (Marpol 73/78, Anlage VI, Regel 13.5.3);

40. Bordbuch der Brennstoffumstellung (Marpol 73/78, Anlage VI, Regel 14.6);

41. Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (Marpol 73/78, Anlage VI, Regel 12.6);

42. Ballastwasser-Tagebuch (BWRB) (BWMC, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b und Regel B-2);

43. Fest eingebaute Gas-Feuerlöschsysteme – Ausnahmezeugnis für Laderäume und Liste der Ladungen (SOLAS 1974, Regel II-2/10.7.1.4);

44. Gefahrgutmanifest oder Gefahrgutstauplan (SOLAS 1974, Regeln VII/4 und VII/7-2; Marpol 73/78, Anlage III, Regel 54);

45. Für Öltankschiffe: Aufzeichnungen des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl betreffend die letzte Ballastfahrt (Marpol 73/78, Anlage I, Regel 31.2);

46. Plan für die Zusammenarbeit mit Such- und Rettungsdiensten für Fahrgastschiffe, die auf festen Routen verkehren (SOLAS 1974, Regel V/7.3);

47. Für Fahrgastschiffe: Zusammenstellung der Betriebsbeschränkungen (SOLAS 1974, Regel V/30.2);

48. Seekarten und nautische Veröffentlichungen (SOLAS 1974, Regeln V/19.2.1.4 und V/27);

49. Aufzeichnungen über Ruhezeiten und Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord (STCW-Code, Abschnitte A-VIII/1.5 und A-VIII/1.7; IAO-Übereinkommen Nr. 180, Artikel 5 Absatz 7 und Artikel 8 Absatz 1, und Seearbeitsübereinkommen 2006 (MLC), Standards A.2.3.10 und A.2.3.12);

50. Seearbeitszeugnis;

51. Seearbeits-Konformitätserklärung Teil I und Teil II;

52. Belege für die Eignung zum Betrieb mit unbesetzten Maschinenräumen (SOLAS 1974, Regel II-I/46.3);

53. Bescheinigungen gemäß der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*);

54. Bescheinigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (**);

55. Bescheinigung über das Gefahrstoffinventar bzw. Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (***);

56. Konformitätsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates (****).

(*) Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128).

(**) Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24).

(***) Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1).

(****) Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).“

ANHANG IV

„ANHANG VI

VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON SCHIFFEN

(gemäß Artikel 15 Absatz 1)

Alle technischen Anweisungen und Rundschreiben der Organisation der Pariser Vereinbarung in der jeweils aktuellen Fassung:

Hafstaatkontrollausschuss (Port State control committee -PSCC) Technische Anweisungen

— PSCC41-2008-07 Leitsätze für bewährte Vorgehensweisen

— PSCC53-2020-08 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Pariser Vereinbarung

— PSCC54-2021-03 Art der Überprüfung

— PSCC56-2023-06 Festhalten und ergriffene Maßnahmen

— PSCC56-2023-04 Musterformulare

— PSCC52-2019-05 Überprüfung operationeller Übungen

— PSCC43-2010-11 Flaggenstaat – Ausnahmen

— PSCC51-2018-13 Einstellung einer Operation

— PSCC49-2016-11 Blackout-Test

— PSCC53-2020-06 Zugangsverweigerung (Verbot)

— PSCC50-2017-12 Schiffbauliche Verbände Massengutschiffe/Öltankschiffe

— PSCC43-2010-06 Trockendockung

— PSCC53-2020-11 Genehmigung einer Einzelfahrt zu einer Reparaturwerft wegen Mängeln aufgrund eines ‚Unfallschadens'

SOLAS-Übereinkommen

— PSCC56-2023-05 ISM-Code

— PSCC54-2021-02 ISPS-Code

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 Schiffsdatenschreiber (VDR)

— PSCC43-2010-09 Materialsicherheitsdatenblätter

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 Haken für das Auslösen von Rettungsbooten unter Last

— PSCC45-2012-10 Leckstabilität Tankschiffe

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Dickenmessungen ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Dickenmessung

— PSCC51-2018-11 Polar-Code

— PSCC55-2022-02 IGF-Code

MARPOL-Übereinkommen

— PSCC46-2013-18 MARPOL, Anlage I, Öl-Wasser-Separator

— PSCC43-2010-39 MARPOL, Anlage II, Restlenzen

— PSCC47-2014-08 MARPOL, Anlage III, IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL, Anlage IV, Abwasser

— PSCC52-2019-07 MARPOL, Anlage V, Müll

— PSCC56/2023/07 MARPOL, Anlage VI, Luftverunreinigung

— PSCC43-2010-38 Tankwaschen mit Rohöl

— PSCC44-2011-20 MARPOL, Untersuchung

Internationales Freibord-Übereinkommen

— PSCC54-2021-06 Internationales Freibord-Übereinkommen

AFS-Übereinkommen

— PSCC47-2014-13 Bewuchsschutzsysteme

Bunkeröl-Übereinkommen

— PSCC56/2023/02 Übereinkommen im Zusammenhang mit finanzieller Verbindlichkeit

Befähigungszeugnisse von Seeleuten und Besatzung

— PSCC56/2023/08 Befähigungszeugnisse von Seeleuten und Besatzung (STCW, MLC und SOLAS)

Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser

— PSCC51-2018-09 Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser

IAO-Übereinkommen

— PSCC52-2019-10 Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006

— PSCC53-2020-14 Arbeits- und Ruhezeiten und Diensttauglichkeit“

ANHANG V

„ANHANG VIII

VORSCHRIFTEN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU HÄFEN UND ANKERPLÄTZEN INNERHALB DER UNION

(gemäß Artikel 16 und Artikel 21 Absatz 4)

1. Wenn die in Artikel 16 Absatz 1 genannten Voraussetzungen erfüllt sind, unterrichtet die zuständige Behörde des Hafens, in dem das Schiff zum dritten Mal festgehalten wurde, den Kapitän des Schiffes schriftlich darüber, dass eine Zugangsverweigerung verhängt wird, die gilt, sobald das Schiff den Hafen verlassen hat. Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten geführt hatten, den Hafen verlassen hat.

2. Die zuständige Behörde übermittelt der Verwaltung des Flaggenstaats, der betroffenen anerkannten Organisation, den anderen Mitgliedstaaten und den übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, der Kommission und dem Sekretariat der Pariser Vereinbarung eine Kopie der Zugangsverweigerung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank mit Informationen über die Zugangsverweigerung.

3. Um die Aufhebung der Zugangsverweigerung zu erreichen, muss der Eigner oder der Betreiber des Schiffes bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, einen förmlichen Antrag stellen. Diesem Antrag ist ein Dokument der Verwaltung des Flaggenstaats beizufügen, das nach einem Besuch an Bord eines ordnungsgemäß von der Verwaltung des Flaggenstaats bevollmächtigten Besichtigers ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass das Schiff den geltenden Bestimmungen der Übereinkommen in vollem Umfang genügt. Die Verwaltung des Flaggenstaats weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat. Das Dokument kann in Form einer amtlichen Erklärung vorgelegt werden, die von der Verwaltung des Flaggenstaats – und nicht von einer anerkannten Organisation – ausgestellt werden muss.

4. Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch ein Dokument der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, das nach einem Besuch an Bord eines Besichtigers der Klassifikationsgesellschaft ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht. Die Klassifikationsgesellschaft weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat.

5. Die Zugangsverweigerung kann erst nach Ablauf des in Artikel 16 dieser Richtlinie genannten Zeitraums aufgehoben werden, und das Unternehmen muss einen förmlichen Antrag an die Hafenstaatbehörde des Mitgliedstaats richten, der das Verbot verhängt hat, und die in den Absätzen 3 und 4 genannten Unterlagen vorlegen.

6. Ein solcher Antrag muss mit den erforderlichen Unterlagen mindestens einen Monat vor Ablauf des Verbotszeitraums beim Verbotsstaat eingereicht werden. Wird diese Frist nicht eingehalten, so kann nach Eingang des Antrags beim Verbotsstaat eine Verzögerung von bis zu einem Monat eintreten.

7. Im Informationssystem wird dem Schiff ein Prioritätsfaktor zugewiesen und angezeigt, dass es beim nächsten Anlaufen eines Hafens/Ankerplatzes in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommt.

8. Die zuständige Behörde unterrichtet die Verwaltung des Flaggenstaats, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, die Kommission und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung schriftlich von ihrer Entscheidung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank mit Informationen über die Zugangsverweigerung.

9. Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu Häfen innerhalb der Union verweigert wurde, werden in der Überprüfungsdatenbank verfügbar gemacht und gemäß Artikel 26 und Anhang XIII veröffentlicht.“

ANHANG VI

„ANHANG XII

FUNKTIONEN DER ÜBERPRÜFUNGSDATENBANK

(gemäß Artikel 24 Absatz 1)

1. Die Überprüfungsdatenbank umfasst mindestens die folgenden Funktionen:
   — Aufnahme von Überprüfungsdaten der Mitgliedstaaten und aller anderen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung;
   — Bereitstellung von Daten über das Risikoprofil von Schiffen und über Schiffe, die zur Überprüfung anstehen;
   — Berechnung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats;
   — Bereitstellung der Listen von Flaggenstaaten mit hoher Leistung, mit mittlerer Leistung und mit niedriger Leistung nach Artikel 16 Absatz 1;
   — Bereitstellung von Daten über die Leistung von Unternehmen;
   — Angabe der Punkte in Risikobereichen, die bei jeder Überprüfung zu kontrollieren sind.
2. Die Überprüfungsdatenbank muss so gestaltet sein, dass sie an künftige Entwicklungen angepasst und über Schnittstellen mit anderen Datenbanken der Union für die Sicherheit im Seeverkehr, einschließlich SafeSeaNet, die Daten über tatsächliche Anlaufbewegungen von Schiffen in Häfen von Mitgliedstaaten enthalten, und gegebenenfalls mit einschlägigen nationalen Informationssystemen verbunden werden kann.
3. Ein Deeplink von der Überprüfungsdatenbank zum Informationssystem Equasis wird bereitgestellt. Die Mitgliedstaaten fordern dazu auf, dass die über Equasis zugänglichen öffentlichen und privaten Datenbanken über Schiffsüberprüfungen von den Besichtigern konsultiert werden.“