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

►B 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)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Richtlinie 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009	L 131	101	28.5.2009
►M2	Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009	L 131	114	28.5.2009

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 51 vom 24.2.2009, S. 14 (2002/59/EG)

▼B

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([2]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([3]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([4]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In ihrer Mitteilung vom 24. Februar 1993 für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr nennt die Kommission als eines der auf Gemeinschaftsebene anzustrebenden Ziele die Einrichtung eines verbindlichen Meldesystems, durch das die Mitgliedstaaten rasch Zugang zu allen wichtigen Informationen über die Bewegungen von gefährliche oder umweltschädliche Substanzen befördernden Schiffen und über die genauen Eigenschaften dieser Ladungen erhalten.

(2) Die 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 ([5]) enthält eine Regelung zur Unterrichtung der zuständigen Behörden über gefährliche oder umweltschädliche Güter befördernde Schiffe, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus diesen auslaufen, sowie über Störfälle auf See. In jener Richtlinie ist vorgesehen, dass die Kommission neue Vorschläge zur Einrichtung eines umfassenderen Meldesystems für die Gemeinschaft unterbreitet, die auch Schiffe auf der Durchfahrt entlang den Küsten der Mitgliedstaaten betreffen können.

(3) Nach der Entschließung des Rates vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik der Sicherheit im Seeverkehr ([6]) gehört die Annahme eines umfassenderen Informationssystems zu den Hauptzielen der Gemeinschaftsinitiative.

(4) Die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr sollte zur Verhütung

([1]) ABl. C 120 E vom 24.4.2001, S. 67, und ABl. C 362 E vom 18.12.2001, S. 255.
([2]) ABl. C 221 vom 7.8.2001, S. 54.
([3]) ABl. C 357 vom 14.12.2001, S. 1.
([4]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Juni 2001 (ABl. C 53 E vom 28.2.2002, S. 304), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. Dezember 2001 (ABl. C 58 E vom 5.3.2002, S. 14) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 10. April 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 25. Juni 2002.
([5]) ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/74/EG der Kommission (ABl. L 276 vom 13.10.1998, S. 7).
([6]) ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

▼B

von Unfällen und Meeresverschmutzung beitragen sowie dazu, die Folgen solcher Ereignisse für die Meeres- und Küstenumwelt, die Wirtschaft und die Gesundheit der örtlichen Bevölkerung möglichst gering zu halten. Die Effizienz des Seeverkehrs und insbesondere die Organisation des Hafenaufenthalts der Schiffe hängen auch davon ab, dass die Schiffe ihr Eintreffen lange genug zuvor anmelden.

(5) An den europäischen Küsten wurden in Übereinstimmung mit den einschlägigen von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) verabschiedeten Regeln mehrere verbindliche Schiffsmeldesysteme eingerichtet. Es gilt sicherzustellen, dass die Schiffe den Meldepflichten im Rahmen dieser Systeme nachkommen.

(6) Ferner sind Schiffsverkehrsdienste und Systeme der Schiffswegeführung zur Verhütung von Unfällen und Verschmutzungen in bestimmten Seegebieten mit hoher Verkehrsdichte oder Gefahren für die Schifffahrt eingerichtet worden und spielen dabei eine wichtige Rolle. Es ist unabdingbar, dass die Schiffe die Schiffsverkehrsdienste in Anspruch nehmen und sich an die Regeln für die von der IMO genehmigten Systeme der Schiffswegeführung halten.

(7) Bei den Bordanlagen zur automatischen Identifizierung von Schiffen (AIS-Systeme), die eine bessere Überwachung ermöglichen, wie auch bei der Aufzeichnung von Schiffsdaten (VDR-Systeme oder Black Boxes) zur Erleichterung der Untersuchungen nach Unfällen wurden wesentliche technische Fortschritte erzielt. In Anbetracht ihrer Bedeutung für die Entwicklung einer Politik zur Verhütung von Unfällen auf See sollte das Mitführen dieser Ausrüstungen an Bord von Schiffen, die sich auf Inlands- bzw. Auslandsfahrt befinden und Häfen der Gemeinschaft anlaufen, zwingend vorgeschrieben werden. Die Daten, die das VDR-System liefert, können nach einem Unfall nicht nur für die Ursachenermittlung, sondern auch für die Prävention genutzt werden, da sie die erforderlichen Erkenntnisse über derartige Vorfälle vermitteln. Die Mitgliedstaaten sollten die Verwendung solcher Daten für beide Zwecke fördern.

(8) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Küstenstationen der zuständigen Behörden nicht nur eine angemessene technische Ausrüstung bereithalten, sondern auch über genügend und angemessen qualifiziertes Personal verfügen.

(9) Eine genaue Kenntnis der an Bord von Schiffen beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Güter sowie anderer einschlägiger Sicherheitsinformationen, wie beispielsweise Informationen über mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängende Vorkommnisse, ist von wesentlicher Bedeutung für die Vorbereitung und Effizienz von Einsätzen im Falle von Verschmutzungen bzw. bei Verschmutzungsrisiken auf See. Schiffe, die Häfen von Mitgliedstaaten anlaufen oder aus ihnen auslaufen, müssen diese Informationen an die zuständigen Behörden oder die Hafenbehörden dieser Mitgliedstaaten weitergeben.

(10) Im Hinblick auf eine leichtere und schnellere Übermittlung und Nutzung dieser bisweilen umfangreichen Informationen über die Ladung ist es angebracht, dass diese, soweit möglich, auf elektronischem Wege an die zuständige Behörde oder an die betroffene Hafenbehörde übermittelt werden. Aus denselben Gründen soll der Austausch von Informationen unter den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in elektronischer Form erfolgen.

(11) Es muss möglich sein, Liniendienste zwischen zwei oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, von der Pflicht zu befreien, sich auf jeder Reise zu melden, wenn die betroffenen Unternehmen zur Zufriedenheit der Mitgliedstaaten interne Verfahren eingerichtet haben, die die unverzügliche Über-

▼B

mittlung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Informationen an die zuständige Behörde gewährleisten.

(12) Bestimmte Schiffe stellen durch ihr Verhalten oder ihren Zustand potenzielle Risiken für die Sicherheit der Schifffahrt und die Umwelt dar. Die Mitgliedstaaten sollten solche Schiffe besonders aufmerksam überwachen, angemessene Maßnahmen ergreifen, um eine Erhöhung der gegebenen Risiken zu verhindern, und ihnen zugängliche sachdienliche Informationen über solche Schiffe an die anderen betroffenen Mitgliedstaaten weiterleiten. Derartige angemessene Maßnahmen könnten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ergriffen werden.

(13) Die Mitgliedstaaten müssen sich vor Risiken für die Seeverkehrssicherheit, für die Sicherheit von Personen sowie für die Meeres- und Küstenumwelt schützen, die von Vorkommnissen, Unfällen oder bestimmten anderen Situationen auf See sowie von Schlämmen umweltschädlicher Substanzen und von treibendem Stückgut auf See ausgehen. Zu diesem Zweck sollten die Kapitäne von Schiffen, die innerhalb der Such- und Rettungszone/der ausschließlichen Wirtschaftszone oder eines äquivalenten Gebiets der Mitgliedstaaten fahren, solche Vorkommnisse den Küstenbehörden melden und ihnen dazu alle sachdienlichen Informationen übermitteln. Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung ihrer besonderen Lage wählen können, für welches bzw. welche der vorgenannten geografischen Gebiete die Meldepflicht gelten soll.

(14) Bei Vorkommnissen oder Unfällen auf See trägt eine umfassende Zusammenarbeit der an dem betreffenden Transport beteiligten Parteien erheblich zur Effizienz des Einsatzes der zuständigen Behörden bei.

(15) Ist eine von einem Mitgliedstaat benannte zuständige Behörde aufgrund des Seewetterberichts eines qualifizierten Wetterdienstes der Auffassung, dass wegen außergewöhnlich schlechter See oder Wetterbedingungen eine ernst zu nehmende Gefahr für die Sicherheit von Menschen oder ein ernst zu nehmendes Verschmutzungsrisiko besteht, sollte sie den Kapitän eines Schiffes, das in den betreffenden Hafen einlaufen oder aus ihm auslaufen will, darüber unterrichten und kann alle sonstigen geeigneten Maßnahmen ergreifen. Unbeschadet der Pflicht, Schiffen in Seenot beizustehen, können diese Maßnahmen ein Ein- oder Auslaufverbot umfassen, bis sich die Lage normalisiert hat. Besteht möglicherweise eine Gefahr für die Sicherheit oder ein Verschmutzungsrisiko und unter Berücksichtigung der spezifischen Lage in dem betreffenden Hafen, kann die zuständige Behörde den Schiffen empfehlen, nicht auszulaufen. Entscheidet sich der Kapitän dafür, aus dem Hafen auszulaufen, so tut er dies in jedem Fall auf eigene Verantwortung und sollte seine Entscheidung begründen.

(16) Wenn bei einem Unfall auf See kein Notliegeplatz zur Verfügung steht, kann das schwerwiegende Folgen haben. Folglich sollten die Mitgliedstaaten Pläne erstellen, um, wenn es die Sachlage erfordert, die Aufnahme von Schiffen in Seenot in ihren Häfen oder anderen geschützten Bereichen unter bestmöglichen Bedingungen zu gestatten. Wo dies erforderlich und durchführbar ist, sollten diese Pläne die Bereitstellung entsprechender Mittel und Einrichtungen für Hilfe, Bergung und ein Eingreifen bei Verschmutzung umfassen. Häfen, die ein Schiff in Seenot aufnehmen, sollten mit einem zügigen Ausgleich der Kosten und der etwaigen Schäden, die dadurch entstehen, rechnen können. Die Kommission sollte daher die Möglichkeit prüfen, ein angemessenes Entschädigungssystem für Häfen in der Gemeinschaft, die ein Schiff in Seenot aufnehmen, einzuführen sowie Schiffen, die einen Hafen in der Gemeinschaft anlaufen, den Abschluss einer angemessenen Versicherung zur Auflage zu machen.

▼B

(17) Es bedarf eines Rahmens für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission, um die Umsetzung des Überwachungs- und Informationssystems für den Seeverkehr durch geeignete Kommunikationsverbindungen zwischen den zuständigen Behörden und den Häfen der Mitgliedstaaten zu verbessern. Zudem muss die Erfassung durch das System zur Identifizierung und Überwachung von Schiffen in den Seegebieten der Gemeinschaft vervollständigt werden, in denen sie noch unzureichend ist. Ferner sollten in den Küstenregionen der Gemeinschaft Zentren zur Informationsverarbeitung geschaffen werden, damit der Austausch oder die gemeinsame Nutzung von sachdienlichen Daten bezüglich der Überwachung des Verkehrs und der Durchführung dieser Richtlinie erleichtert wird. Zur Verwirklichung dieser Ziele sollten sich die Mitgliedstaaten und die Kommission auch um eine Zusammenarbeit mit Drittstaaten bemühen.

(18) Die Wirksamkeit dieser Richtlinie hängt in hohem Maße von ihrer strikten Durchführung durch die Mitgliedstaaten ab. Die Mitgliedstaaten führen daher regelmäßig geeignete Inspektionen oder sonstige Maßnahmen durch, um sicherzustellen, dass die für die Zwecke dieser Richtlinie hergestellten Kommunikationsverbindungen zufrieden stellend funktionieren. Zudem sollte ein Sanktionssystem eingeführt werden, um zu gewährleisten, dass die Betroffenen die in dieser Richtlinie vorgesehenen Meldepflichten bzw. Auflagen für das Mitführen von Ausrüstungen beachten.

(19) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([1]) erlassen werden.

(20) Einige Bestimmungen dieser Richtlinie können nach dem genannten Verfahren geändert werden, um so der Fortentwicklung der gemeinschaftlichen und der internationalen Rechtsakte und den bei der Durchführung dieser Richtlinie gewonnen Erfahrungen Rechnung zu tragen, sofern diese Änderungen nicht zu einer Ausweitung des Geltungsbereichs dieser Richtlinie führen. Damit die Kommission die bei der Durchführung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen auswerten kann, sollten die Mitgliedstaaten über diese Durchführung angemessen berichten.

(21) Die Bestimmungen der Richtlinie 93/75/EWG werden durch die vorliegende Richtlinie in bedeutender Weise verstärkt, erweitert und geändert. Die Richtlinie 93/75/EWG sollte daher aufgehoben werden.

(22) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

([1]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼B

Artikel 1

Ziel

Ziel dieser Richtlinie ist es, zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs in der Gemeinschaft ein Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr einzurichten, um die Reaktionsfähigkeit der Behörden auf Vorkommnisse, Unfälle oder potenziell gefährliche Situationen auf See, einschließlich von Such- und Rettungsaktionen, zu verbessern und zu einer besseren Verhütung und Aufdeckung von Verschmutzungen durch Schiffe beizutragen.

▼C1

Die Mitgliedstaaten überwachen und ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Kapitäne, Betreiber oder Agenten von Schiffen sowie Versender oder Eigentümer von gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern, die an Bord der Schiffe befördert werden, die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

▼B

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Schiffe mit 300 oder mehr BRZ, sofern nichts anderes angegeben ist.

(2) ►M1 Diese Richtlinie gilt vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen nicht für ◄

a) Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder andere einem Mitgliedstaat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe der öffentlichen Verwaltung, sofern sie nicht zu kommerziellen Zwecken eingesetzt werden;

b) Fischereifahrzeuge, Traditionsschiffe und Sportboote mit einer Länge von weniger als 45 Metern;

▼M1

c) Bunker auf Schiffen unter 1 000 BRZ und Bordvorräte und Schiffsausrüstungen.

▼B

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) ►M1 „einschlägige internationale Rechtsakte“ folgende Rechtsakte in ihrer jeweils aktuellen Fassung: ◄

— „MARPOL“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das dazugehörige Protokoll von 1978;

— „SOLAS“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie die dazugehörigen Protokolle und Änderungen;

— das Internationale Schiffsvermessungsübereinkommen von 1969;

— das Internationale Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen sowie das dazugehörige Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl;

— „SAR-Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See;

▼B

— „ISM-Code“ den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs;

— „IMDG-Code“ den Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen;

— „IBC-Code“ den Internationalen Code der IMO für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengut befördern;

— „IGC-Code“ den Internationalen Code der IMO für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern;

— „BC-Code“ die Richtlinien der IMO für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen;

— „INF-Code“ den Internationalen Code der IMO für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen;

— „Entschließung A.851(20) der IMO“ die Entschließung A.851(20) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation „Allgemeine Grundsätze und Anforderungen für Schiffsmeldesysteme einschließlich Richtlinien über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder meeresverunreinigenden Stoffen“;

▼M1

— Entschließung A.917(22) der IMO die Entschließung 917(22) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation „Richtlinien für die Verwendung von AIS an Bord von Schiffen“, geändert durch die Entschließung A.956(23) der IMO;

— „Entschließung A.949(23) der IMO“ die Entschließung 949(23) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation „Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe“;

— „Entschließung A.950(23) der IMO“ die Entschließung 950(23) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation „Hilfeleistungen auf See“;

— „Leitlinien der IMO für die faire Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See“: die Leitlinien im Anhang zu der Entschließung LEG.3(91) des Rechtsausschusses der IMO vom 27. April 2006, gebilligt vom Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation auf seiner 296. Tagung vom 12.-16. Juni 2006.

▼B

b) „Betreiber“ den Reeder oder Verwalter des Schiffes;

c) „Agent“ jede Person, die dazu befugt oder beauftragt ist, im Namen des Schiffsbetreibers Informationen zu übermitteln;

▼C1

d) „Verlader“ jede Person, durch die oder in deren Namen oder auf deren Rechnung mit einem Beförderer ein Vertrag zur Beförderung von Gütern geschlossen wird;

▼B

e) „Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Kapitel IX Regel 1 Absatz 2 des SOLAS-Übereinkommens;

f) „Schiff“ jedes seegehende Fahrzeug oder Gerät;

g) „gefährliche Güter:“

— die im IMDG-Code genannten Güter,

— die in Kapitel 17 des IBC-Codes genannten gefährlichen Flüssigkeiten,

— die in Kapitel 19 des IGC-Codes genannten Flüssiggase,

▼B

— die in Anhang B des BC-Codes aufgeführten Feststoffe.

Dieser Begriff schließt auch Güter ein, für deren Beförderung geeignete Voraussetzungen gemäß Absatz 1.1.3 des IBC-Codes oder Absatz 1.1.6 des IGC-Codes vorgeschrieben sind;

h) „umweltschädliche Güter“:

— Rohöl und Mineralölerzeugnisse laut Begriffsbestimmung in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens,

— flüssige Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anhang II des MARPOL-Übereinkommens,

— Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anhang III des MARPOL-Übereinkommens;

i) „Beförderungseinheit“ einen Lastkraftwagen, einen Eisenbahngüterwaggon, einen Frachtcontainer, einen Tanklastkraftwagen, einen Eisenbahnwaggon oder einen beweglichen Tank;

j) „Adresse“ Namen und Kommunikationsverbindungen, unter denen im Bedarfsfall mit dem Betreiber, dem Agenten, der Hafenbehörde, der zuständigen Behörde oder jeder anderen bevollmächtigten Person oder Stelle, die im Einzelnen über die Ladung des Schiffes unterrichtet ist, Kontakt aufgenommen werden kann;

▼M1

k) „zuständige Behörden“ die Behörden und Organisationen, die von den Mitgliedstaaten benannt worden sind, um Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie wahrzunehmen;

▼B

l) „Hafenbehörde“ die zuständige Behörde oder Stelle, die von den Mitgliedstaaten für jeden Hafen zur Entgegennahme und Weitergabe von gemäß dieser Richtlinie gemeldeten Informationen benannt worden ist;

m) „Notliegeplatz“ einen Hafen, den Teil eines Hafens, einen anderen geschützten Liege- oder Ankerplatz oder jeden anderen geschützten Bereich, der von einem Mitgliedstaat für den Aufenthalt von sich in Seenot befindenden Schiffen bestimmt wurde;

n) „Küstenstation“ eine der folgenden von den Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie benannten Einrichtungen: einen Schiffsverkehrsdienst, eine Einrichtung an Land, die für ein von der IMO genehmigtes verbindliches Schiffsmeldesystem zuständig ist, oder eine mit der Koordinierung von Such- und Rettungseinsätzen oder der Bekämpfung von Meeresverschmutzung beauftragte Stelle;

o) „Schiffsverkehrsdienst (VTS)“ einen Dienst, durch den die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs erhöht und die Umwelt geschützt werden soll, der zur Interaktion mit dem Verkehr imstande ist und auf die Verkehrssituation im VTS-Gebiet reagieren kann;

p) „System der Schiffswegeführung“ ein System mit einer oder mehreren Routen oder Wegeführungsmaßnahmen zur Verringerung der Unfallgefahr; es umfasst Verkehrstrennungsgebiete, Zwei-Wege-Routen, empfohlene Strecken, zu meidende Gebiete, Küstenverkehrszonen, Umleitungsrouten, Gebiete, in denen Vorsicht geboten ist, und Tiefwasserrouten;

q) „Traditionsschiffe“ alle Arten von historischen Schiffen und ihre Nachbauten einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden;

r) „Unfall“ ein Unfall im Sinne des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See;

▼M1

s) „SafeSeaNet“ das gemeinschaftliche System für den Seeverkehrsinformationsaustausch, das von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Durchführung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entwickelt wurde;

t) „ Linienverkehr“ eine Abfolge von Schifffahrten, durch die dieselben beiden oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, und zwar entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;

u) „Fischereifahrzeug“ jedes Schiff, das entsprechend ausgerüstet ist, um lebende aquatische Ressourcen kommerziell zu nutzen;

v) „auf Hilfe angewiesenes Schiff“ unbeschadet des SAR-Übereinkommens hinsichtlich der Rettung von Personen ein Schiff in einer Lage, die zum Verlust des Schiffs oder zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt führen könnte;

w) „LRIT“ ein System zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen gemäß Kapitel V Regel 19-1 des SOLAS-Übereinkommens.

▼B

TITEL I

MELDUNG UND ÜBERWACHUNG VON SCHIFFEN

Artikel 4

Anmeldung vor dem Einlaufen in Häfen der Mitgliedstaaten

(1) Der Betreiber, Agent oder Kapitän eines Schiffes, dessen Bestimmungshafen ein Hafen eines Mitgliedstaats ist, übermittelt der Hafenbehörde die Informationen gemäß Anhang I Nummer 1

a) mindestens vierundzwanzig Stunden im Voraus,

b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als vierundzwanzig Stunden beträgt, oder

c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt.

(2) Von einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft kommende Schiffe, deren Bestimmungshafen ein Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft ist und die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, müssen den Meldepflichten nach Artikel 13 nachkommen.

Artikel 5

Überwachung von Schiffen, die in das Gebiet von verbindlichen Schiffsmeldesystemen einlaufen

(1) Der betreffende Mitgliedstaat überwacht und ergreift alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Schiffe bei der Einfahrt in das Gebiet eines verbindlichen Schiffsmeldesystems, das von der IMO gemäß Kapitel V Regel 11 des SOLAS-Übereinkommens angenommen und von einem oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, gemäß den einschlägigen Richtlinien und Kriterien der IMO betrieben wird, dieses System bei der Meldung der erforderlichen Informationen unbeschadet der von einem Mitgliedstaat gemäß der Entschließung A.851(20) der IMO geforderten weiteren Informationen befolgen.

(2) Legt ein Mitgliedstaat der IMO ein neues verbindliches Schiffsmeldesystem zur Annahme oder einen Vorschlag zur Änderung eines

▼B

bestehenden Meldesystems vor, so nimmt er mindestens die in Anhang I Nummer 4 aufgeführten Informationen in seinen Vorschlag auf.

Artikel 6

Verwendung automatischer Identifizierungssysteme

(1) Jedes Schiff, das einen Hafen eines Mitgliedstaats anläuft, muss entsprechend dem in Anhang II Abschnitt I aufgeführten Zeitplan mit einem AIS-System ausgerüstet sein, das den durch die IMO entwickelten Leistungsnormen entspricht.

(2) Mit einem AIS ausgerüstete Schiffe halten dieses fortwährend in Betrieb, es sei denn, dass internationale Vereinbarungen, Bestimmungen oder Normen den Schutz von Navigationsdaten vorsehen.

▼M1

Artikel 6a

Verwendung automatischer Identifizierungssysteme (AIS) durch Fischereifahrzeuge

Jedes Fischereifahrzeug mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern, das unter der Flagge eines Mitgliedstaats fährt und in der Gemeinschaft registriert ist oder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats betrieben wird oder seine Fänge im Hafen eines Mitgliedstaats anlandet, wird entsprechend dem in Anhang II Teil 1 Nummer 3 aufgeführten Zeitplan mit einem AIS-System (Klasse A) ausgerüstet, das den Leistungsnormen der IMO entspricht.

Mit AIS ausgerüstete Fischereifahrzeuge halten dieses fortwährend betriebsbereit. Unter außergewöhnlichen Umständen kann das AIS abgeschaltet werden, wenn der Kapitän dies im Interesse der Sicherheit oder des Schutzes seines Schiffes für erforderlich hält.

Artikel 6b

Einsatz von Systemen der Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT)

(1) Schiffe, für die Kapitel V Regel 19-1 des SOLAS-Übereinkommens sowie die Leistungskriterien und funktionalen Anforderungen der IMO gelten und die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, führen LRIT-Ausrüstung mit, die der vorliegenden Verordnung entspricht.

Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten zusammen, um die Anforderungen an die Ausrüstung zur Übertragung von LRIT-Daten an Bord von Schiffen festzulegen, die Gewässer in Reichweite von festen AIS-Stationen der Mitgliedstaaten befahren, und legen der IMO geeignete Maßnahmen vor.

(2) Die Kommission und die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um ein europäisches LRIT-Datenzentrum zu errichten, das mit der Verarbeitung der Fernidentifizierungs- und Verfolgungsinformationen beauftragt wird.

▼B

Artikel 7

Nutzung der Schiffswegeführung

(1) Die Mitgliedstaaten überwachen und ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Schiffe bei der Einfahrt in das Gebiet mit einem als verbindlich vorgeschriebenen System der Schiffswegeführung, das von der IMO gemäß Kapitel V Regel 10 des SOLAS-Übereinkommens angenommen und von einem

▼B

oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, betrieben wird, dieses System gemäß den einschlägigen Richtlinien und Kriterien der IMO nutzen.

(2) Beim Einsatz eines von der IMO nicht angenommenen Systems der Schiffswegeführung unter ihrer Verantwortung berücksichtigen die Mitgliedstaaten so weit wie möglich die Richtlinien und Kriterien der IMO und veröffentlichen alle erforderlichen Informationen für die sichere und wirksame Nutzung der Schiffswegeführung.

Artikel 8

Überwachung der Beachtung der Schiffsverkehrsdienste durch die Schiffe

Die Mitgliedstaaten überwachen und ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass

a) Schiffe bei der Einfahrt in das Anwendungsgebiet eines VTS-Dienstes, der von einem oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, in ihrem Küstenmeer auf der Grundlage der Richtlinien der IMO betrieben wird, diesen VTS-Dienst benutzen und die Regeln des VTS-Dienstes einhalten;

b) Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren oder deren Bestimmungshafen ein Hafen eines Mitgliedstaats ist, bei der Einfahrt in das Anwendungsgebiet eines auf den Richtlinien der IMO basierenden VTS-Dienstes außerhalb des Küstenmeeres eines Mitgliedstaats die Regeln dieses VTS-Dienstes einhalten;

c) Schiffe, die unter der Flagge eines Drittstaats fahren und deren Bestimmungshafen kein Hafen eines Mitgliedstaats ist, bei der Einfahrt in ein VTS-Gebiet außerhalb des Küstenmeeres eines Mitgliedstaats die Regeln dieses VTS-Dienstes so weit wie möglich einhalten. Die Mitgliedstaaten sollten dem betreffenden Flaggenstaat offensichtliche schwerwiegende Verstöße gegen diese Regeln in einem VTS-Gebiet melden.

Artikel 9

Infrastrukturen für Schiffsmeldesysteme, System der Schiffswegeführung und Schiffsverkehrsdienste

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um schrittweise nach einem mit dem Zeitplan in Anhang II Abschnitt I in Einklang stehenden Zeitrahmen geeignete Ausrüstungen und Anlagen an Land für den Empfang und die Nutzung der AIS-Informationen unter Berücksichtigung der erforderlichen Reichweite für die Übermittlung der Meldungen zu beschaffen.

(2) Der Prozess des Aufbaus aller Ausrüstungen und Anlagen an Land, die für die Durchführung dieser Richtlinie erforderlich sind, ist bis Ende 2007 abzuschließen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die geeignete Ausrüstung für die Weiterübermittlung der Informationen an die nationalen Systeme der Mitgliedstaaten und ihren Austausch zwischen diesen Systemen spätestens ein Jahr danach betriebsbereit ist.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die mit der Überwachung der Befolgung der VTS-Dienste und der Systeme der Schiffswegeführung beauftragten Küstenstationen über genügend und angemessen qualifiziertes Personal, geeignete Kommunikationsmittel und Einrichtungen zur Überwachung von Schiffen verfügen und gemäß den einschlägigen Richtlinien der IMO arbeiten.

▼B

Artikel 10

Schiffsdatenschreiber-Systeme

(1) Die Mitgliedstaaten überwachen und ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, ein Schiffsdatenschreiber-(VDR)-System entsprechend den in Anhang II Abschnitt II enthaltenen Bestimmungen mitführen. Die gegebenenfalls gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d) 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] zugelassenen Ausnahmen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge verlieren ihre Gültigkeit am 5. August 2002.

(2) Die mit einem VDR-System aufgezeichneten Daten werden im Falle einer Untersuchung nach einem Unfall in Gewässern, in denen ein Mitgliedstaat Hoheitsbefugnisse hat, dem betroffenen Mitgliedstaat zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Daten bei der Untersuchung genutzt und ordnungsgemäß analysiert werden. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der Untersuchung so bald wie möglich nach deren Abschluss veröffentlicht werden.

▼M2

———————

▼B

TITEL II

MELDUNG VON GEFÄHRLICHEN ODER UMWELTSCHÄDLICHEN GÜTERN AN BORD VON SCHIFFEN (GEFAHRGUT)

▼M1

Artikel 12

Für die Beförderung von gefährlichen Gütern erforderliche Informationen

(1) Gefährliche oder umweltschädliche Güter können in einem Hafen eines Mitgliedstaats nur dann zur Beförderung angeliefert oder an Bord eines Schiffes — unabhängig von dessen Größe — verladen werden, wenn der Kapitän oder der Betreiber vor der Verladung der Güter an Bord eine Erklärung erhalten hat, in der die folgenden Informationen enthalten sind:

a) die in Anhang I Nummer 2 genannten Informationen;

b) für die in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens genannten Stoffe das Sicherheitsdatenblatt, in dem die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse, einschließlich gegebenenfalls der Viskosität in cSt bei 50 °C und der Dichte bei 15 °C, wenn zutreffend, aufgeführt sind, sowie die anderen Angaben, die gemäß der IMO-Entschließung MSC.150(77) auf dem Sicherheitsdatenblatt aufgeführt werden;

c) die Notrufdaten des Versenders oder jeder anderen Person oder Einrichtung, die im Besitz von Informationen über die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse und über die im Notfall zu ergreifenden Maßnahmen ist.

(2) Die von einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft kommenden Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen und die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, sind im Besitz einer vom

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

▼M1

Versender erstellten Erklärung mit den gemäß Absatz 1 Buchstaben a, b und c erforderlichen Informationen.

(3) Der Versender ist verpflichtet und verantwortlich, dem Kapitän oder dem Betreiber die genannte Erklärung zu liefern und dafür zu sorgen, dass die zur Beförderung bereitgestellte Ladung tatsächlich derjenigen entspricht, die gemäß Absatz 1 deklariert wurde.

▼B

Artikel 13

Meldung von an Bord beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern

(1) Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines gefährliche oder umweltschädliche Güter befördernden Schiffes übermittelt unabhängig von der Größe des Schiffes beim Verlassen eines Hafens eines Mitgliedstaats spätestens zum Zeitpunkt des Auslaufens der durch diesen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen.

(2) Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines gefährliche oder umweltschädliche Güter befördernden Schiffes, das von einem außerhalb der Gemeinschaft gelegenen Hafen kommt und einen Hafen eines Mitgliedstaats anläuft oder in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats ankern muss, übermittelt unabhängig von der Größe des Schiffes die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, in dem der erste Bestimmungshafen oder Ankerplatz liegt, und zwar spätestens beim Verlassen des Verladehafens oder sobald der Bestimmungshafen oder der Ankerplatz bekannt ist, falls diese Angaben bei der Abfahrt nicht verfügbar sind.

(3) Die Mitgliedstaaten können ein Verfahren einrichten, nach dem der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines durch die Absätze 1 und 2 erfassten Schiffes der Hafenbehörde des in der Gemeinschaft gelegenen Abfahrts- bzw. Bestimmungshafens die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen übermitteln kann.

Dieses Verfahren muss der zuständigen Behörde im Bedarfsfall jederzeit den Zugang zu den in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen garantieren. Zu diesem Zweck bewahrt die betroffene Hafenbehörde die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen ausreichend lange auf, um diese bei einem Vorkommnis oder Unfall auf See nutzen zu können. Die Hafenbehörde ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um die genannten Informationen der zuständigen Behörde auf deren Anfrage 24 Stunden am Tag unverzüglich auf elektronischem Wege übermitteln zu können.

(4) Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän des Schiffes übermittelt der Hafenbehörde oder der zuständigen Behörde die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Ladungsinformationen.

Diese Informationen sind — soweit durchführbar — auf elektronischem Wege zu übermitteln. Bei dem elektronischen Datenaustausch sind die Syntax und die Verfahren gemäß Anhang III anzuwenden.

Artikel 14

Elektronischer Datenaustausch unter den Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um die Verknüpfung und Interoperabilität der zur Verarbeitung der in Anhang I aufgeführten Informationen genutzten nationalen Systeme sicherzustellen.

Die zur Anwendung des Absatzes 1 eingerichteten Kommunikationssysteme müssen folgende Merkmale aufweisen:

▼B

a) Der Datenaustausch muss auf elektronischem Wege erfolgen und den Empfang sowie die Verarbeitung von gemäß Artikel 13 übermittelten Nachrichten gestatten;

b) das System muss die Übermittlung von Informationen 24 Stunden am Tag ermöglichen;

▼M1

c) ist es aus Gründen der Sicherheit des Seeverkehrs, zur Gefahrenabwehr oder zum Schutz der Meeresumwelt erforderlich, sind die Mitgliedstaaten in der Lage, auf Anfrage der zuständigen nationalen und örtlichen Behörde eines anderen Mitgliedstaats unverzüglich im Wege von SafeSeaNet die Informationen über das Schiff und die an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter zu übermitteln.

Artikel 15

Ausnahmen

(1) Die Mitgliedstaaten können Liniendienste zwischen Häfen in ihrem Hoheitsgebiet von den Anforderungen der Artikel 4 und 13 ausnehmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Das die Liniendienste betreibende Unternehmen erstellt und aktualisiert laufend eine Liste der betreffenden Schiffe und übermittelt diese an die zuständige Behörde.

b) Für jede Fahrt werden die in Anhang I Nummer 1 oder gegebenenfalls Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen der zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Das Unternehmen richtet ein internes System ein, das es 24 Stunden am Tag gestattet, die genannten Informationen in elektronischer Form gemäß Artikel 4 Absatz 1 oder gegebenenfalls Artikel 13 Absatz 4 der zuständigen Behörde auf Anfrage unverzüglich zu übermitteln.

c) Jede Abweichung von drei oder mehr Stunden von der voraussichtlichen Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation wird dem Bestimmungshafen oder der zuständigen Behörde gemäß Artikel 4 oder gegebenenfalls Artikel 13 gemeldet.

d) Ausnahmen werden nur einzelnen Schiffen für einen bestimmten Verkehrsdienst gewährt.

Ein Verkehrsdienst gilt nur dann als Liniendienst, wenn er mindestens einen Monat lang betrieben werden soll.

Ausnahmen von den Anforderungen der Artikel 4 und 13 sind auf Fahrten von bis zu 12 Stunden planmäßiger Dauer beschränkt.

(2) Wird ein internationaler Liniendienst zwischen zwei oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, betrieben, so kann jeder der beteiligten Mitgliedstaaten die anderen Mitgliedstaaten darum ersuchen, eine Ausnahmegenehmigung für diesen Liniendienst zu erteilen. Alle beteiligten Mitgliedstaaten, einschließlich der betroffenen Küstenstaaten, arbeiten bei der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für den betreffenden Liniendienst nach Maßgabe der Bedingungen des Absatzes 1 zusammen.

(3) Die Mitgliedstaaten vergewissern sich regelmäßig, dass die in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind. Sobald mindestens eine dieser Bedingungen nicht mehr erfüllt wird, entziehen die Mitgliedstaaten dem betreffenden Unternehmen sofort die Ausnahmegenehmigung.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Aufstellung der Unternehmen und Schiffe, denen in Anwendung dieses Artikels Ausnahmegenehmigungen erteilt wurden, sowie jede Aktualisierung dieser Aufstellung.

▼B

TITEL III

ÜBERWACHUNG VON RISIKOSCHIFFEN UND MAßNAHMEN BEI VORKOMMNISSEN UND UNFÄLLEN AUF SEE

Artikel 16

Übermittlung von Informationen über bestimmte Schiffe

(1) Schiffe, die den nachfolgend aufgeführten Kriterien entsprechen, werden als ein potenzielles Risiko für die Seeschifffahrt oder eine Bedrohung für die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder die Umwelt betrachtet:

a) Schiffe, die während ihrer Reise

— an Vorkommnissen oder Unfällen auf See gemäß Artikel 17 beteiligt waren oder

— die durch diese Richtlinie vorgeschriebenen Mitteilungs- und Meldepflichten verletzt haben oder

— die geltenden Regeln von unter der Verantwortung eines Mitgliedstaats eingerichteten Systemen der Schiffswegeführung und VTS-Diensten verletzt haben;

b) Schiffe, denen nachgewiesen werden kann oder gegen die der Verdacht besteht, dass sie in Gewässern, in denen ein Mitgliedstaat Hoheitsbefugnisse ausübt, absichtlich Öl abgelassen oder andere Verstöße gegen das MARPOL-Übereinkommen begangen haben;

c) Schiffe, denen der Zugang zu Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft verweigert wurde oder über die durch einen Mitgliedstaat ein Bericht oder eine Meldung gemäß Anhang I Nummer 1 der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat ([1]) erstattet wurde;

▼M1

d) Schiffe, die keine Versicherungsbescheinigungen oder Sicherheitsleistungen gemäß dem Gemeinschaftsrecht und internationalen Vorschriften gemeldet haben oder keine besitzen;

e) Schiffe, die von den Lotsen oder den Hafenbehörden wegen offensichtlicher Anomalien gemeldet wurden, die die Navigationssicherheit oder die Umwelt gefährden können.

▼B

(2) Küstenstationen, die sachdienliche Informationen über in Absatz 1 aufgeführte Schiffe besitzen, übermitteln diese an die betroffenen Küstenstationen in anderen an der vorgesehenen Reiseroute des Schiffes gelegenen Mitgliedstaaten.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die an sie nach Absatz 2 übermittelten Informationen den entsprechenden Hafenbehörden und/oder einer anderen vom Mitgliedstaat benannten Behörde übermittelt werden. Unbeschadet jeder Verpflichtung bezüglich der Hafenstaatkontrolle führen die Mitgliedstaaten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten auf eigene Initiative oder auf Antrag eines anderen Mitgliedstaats geeignete Inspektionen oder Überprüfungen in ihren Häfen durch. Sie unterrichten alle betroffenen Mitgliedstaaten von den Ergebnissen der von ihnen ergriffenen Maßnahmen.

([1]) ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 17).

▼B

Artikel 17

Meldung von Vorkommnissen und Unfällen auf See

(1) Unbeschadet des internationalen Rechts überwachen und ergreifen die Mitgliedstaaten zur Verhinderung oder Verringerung von bedeutenden Risiken für die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder die Umwelt alle angemessenen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Kapitän eines innerhalb ihrer Such- und Rettungszone/ausschließlichen Wirtschaftszone oder eines äquivalenten Gebiets fahrenden Schiffes der für das betreffende geografische Gebiet zuständigen Küstenstation folgende Vorfälle sofort meldet:

a) alle Vorkommnisse oder Unfälle, die die Sicherheit des Schiffes gefährden, wie Kollision, Auflaufen, Havarie, Ausfälle oder Pannen, Überflutung oder Verrutschen der Ladung, alle Defekte des Rumpfes oder das Versagen von Verbänden;

b) alle Vorkommnisse oder Unfälle, die die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen können, wie Ausfälle der Manövrierfähigkeit oder Fahrtüchtigkeit des Schiffes, alle Mängel an den Antriebssystemen oder den Steueranlagen, den Stromerzeugungsanlagen, den Navigations- und den Kommunikationsgeräten;

c) jede Situation, die zu einer Verschmutzung der Gewässer oder der Küstenzone eines Mitgliedstaats führen könnte, wie das Einleiten oder die Gefahr des Einleitens von umweltschädlichen Erzeugnissen in die See;

d) alle auf See treibende Schlämme von umweltschädlichen Stoffen, Container oder Stückgüter, die beobachtet werden.

(2) Die gemäß Absatz 1 übermittelte Meldung muss mindestens die Identität des Schiffes, seine Position, den Abfahrthafen, den Bestimmungshafen und die Adresse enthalten, unter der Informationen über die an Bord befindlichen gefährlichen und umweltschädlichen Güter erhältlich sind, wie auch die Anzahl von Personen an Bord, die Einzelheiten des Ereignisses und alle einschlägigen in der Entschließung A.851(20) der IMO genannten Informationen.

Artikel 18

Maßnahmen im Falle außergewöhnlich schlechter Wetterbedingungen

(1) Sind die von den Mitgliedstaaten benannten zuständigen Behörden wegen außergewöhnlich schlechter See oder Wetterbedingungen der Auffassung, dass ein erhebliches Verschmutzungsrisiko für ihr See- oder Küstengebiet oder für das See- oder Küstengebiet anderer Staaten oder Gefahr für Menschenleben besteht,

a) sollten sie soweit möglich den Kapitän eines Schiffes, das sich in dem betreffenden Hafengebiet befindet und in den Hafen einlaufen oder aus ihm auslaufen will, umfassend über die See und Wetterbedingungen sowie gegebenenfalls und soweit möglich über die Gefahren informieren, die sich daraus für sein Schiff, die Ladung, die Besatzung und die Fahrgäste ergeben können;

b) können sie unbeschadet der Pflicht, Schiffen in Seenot beizustehen, gemäß Artikel 20 sonstige geeignete Maßnahmen jeglicher Art ergreifen, die auch eine Empfehlung oder ein Verbot entweder für ein bestimmtes Schiff oder für alle Schiffe umfassen können, in den Hafen in den betroffenen Gebieten einzulaufen oder aus ihm auszulaufen, bis festgestellt wird, dass keine Gefahr mehr für Menschen und/oder die Umwelt besteht;

c) ergreifen sie geeignete Maßnahmen, um das Bunkern auf See in ihren Hoheitsgewässern soweit wie möglich zu beschränken oder nötigenfalls zu verbieten.

▼B

(2) Der Kapitän unterrichtet das Unternehmen von den geeigneten Maßnahmen oder Empfehlungen gemäß Absatz 1. Die Maßnahmen oder Empfehlungen präjudizieren jedoch nicht die Entscheidung, die der Kapitän nach seinem fachlichen Urteil nach Maßgabe des SOLAS-Übereinkommens trifft. Entspricht die Entscheidung des Kapitäns nicht den Maßnahmen gemäß Absatz 1, so muss dieser seine Entscheidung gegenüber den zuständigen Behörden begründen.

(3) Die geeigneten Maßnahmen oder Empfehlungen nach Absatz 1 stützen sich auf den Seewetterbericht eines qualifizierten, von dem Mitgliedstaat anerkannten Wetterdienstes.

▼M1

Artikel 18a

Maßnahmen im Falle eisgangbedingter Risiken

(1) Sind die zuständigen Behörden wegen des Eisgangs der Auffassung, dass eine erhebliche Gefahr für Menschenleben auf See oder für den Schutz ihres See- oder Küstengebiets oder für das See- oder Küstengebiet anderer Staaten besteht,

a) übermitteln sie den Kapitänen der Schiffe, die sich in ihrem Zuständigkeitsbereich befinden oder in einen ihrer Häfen einlaufen oder aus einem solchen auslaufen wollen, sachdienliche Informationen über den Eisgang, die empfohlenen Strecken und die Eisbrecherdienste in ihrem Zuständigkeitsbereich;

b) können sie unbeschadet der Pflicht zur Hilfeleistung für auf Hilfe angewiesene Schiffe und unbeschadet anderer Verpflichtungen, die sich aus den einschlägigen internationalen Vorschriften ergeben, verlangen, dass die Schiffe, die sich in den betroffenen Gebieten befinden und in einen Hafen oder Vorhafen einlaufen oder aus ihm auslaufen oder einen Liegeplatz verlassen wollen, anhand von Belegen nachweisen können, dass sie die Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllen, die den Eisverhältnissen in dem betroffenen Gebiet entsprechen.

(2) Die gemäß Absatz 1 getroffenen Maßnahmen stützen sich hinsichtlich der den Eisgang betreffenden Daten auf die Eis- und Wetterberichte eines qualifizierten, von dem Mitgliedstaat anerkannten Wetterdienstes.

▼B

Artikel 19

Maßnahmen bei Vorkommnissen oder Unfällen auf See

(1) Im Falle von Vorkommnissen oder Unfällen auf See, wie in Artikel 17 aufgeführt, ergreifen die Mitgliedstaaten, soweit erforderlich, alle geeigneten Maßnahmen im Einklang mit dem internationalen Recht, um die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder den Schutz der Meeres- und Küstenumwelt zu gewährleisten.

In Anhang IV ist die nicht abschließende Liste von Maßnahmen aufgeführt, die die Mitgliedstaaten in Anwendung dieses Artikels ergreifen können.

(2) Der Betreiber, der Kapitän des Schiffes und der Eigentümer der an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter müssen im Einklang mit den nationalen und internationalen Rechtsvorschriften mit den zuständigen einzelstaatlichen Behörden auf Aufforderung uneingeschränkt zusammenarbeiten, um die Folgen eines Vorkommnisses oder Unfalls auf See möglichst gering zu halten.

▼M1

Zu diesem Zweck übermitteln sie den zuständigen einzelstaatlichen Behörden auf deren Aufforderung die in Artikel 12 genannten Informationen.

▼B

(3) Der Kapitän eines Schiffes, für das die Bestimmungen des ISM-Codes gelten, informiert nach Maßgabe dieses Codes das Unternehmen über alle in Artikel 17 Absatz 1 genannten Vorkommnisse oder Unfälle auf See. Das Unternehmen tritt, sobald es Kenntnis von einer solchen Sachlage erhält, mit der zuständigen Küstenstation in Kontakt und stellt sich ihr, falls erforderlich, zur Verfügung.

▼M1

(4) Gemäß ihrem innerstaatlichen Recht berücksichtigen die Mitgliedstaaten die einschlägigen Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See, insbesondere im Umgang mit dem Kapitän und der Besatzung eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes, das sich in Gewässern aufhält, in denen sie Hoheitsbefugnisse ausüben.

Artikel 20

Für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen zuständige Behörde

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die die erforderlichen Fachkenntnisse und zum Zeitpunkt der Rettungsmaßnahmen die Befugnisse besitzen, eigenverantwortlich unabhängige Entscheidungen über die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen zu treffen.

(2) Die in Absatz 1 genannte Behörde bzw. Behörden können gegebenenfalls, insbesondere im Falle einer Bedrohung der Sicherheit des Seeverkehrs und der Umwelt, eine der in der nicht abschließenden Liste in Anhang IV genannten Maßnahmen ergreifen.

(3) Die in Absatz 1 genannten Behörden treffen sich regelmäßig zum Austausch ihres Fachwissens und zur Verbesserung der nach diesem Artikel getroffenen Maßnahmen. Sie können jederzeit aufgrund besonderer Umstände tagen.

Artikel 20a

Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen

(1) Die Mitgliedstaaten erstellen Pläne zur Aufnahme von Schiffen, um Gefahren zu begegnen, die durch auf Hilfe angewiesene Schiffe entstehen, die sich in Gewässern aufhalten, in denen sie Hoheitsbefugnisse haben, einschließlich gegebenenfalls Gefahren für Menschenleben und die Umwelt. Die in Artikel 20 Absatz 1 genannte Behörde bzw. Behörden sind beim Entwurf und bei der Durchführung der Pläne beteiligt.

(2) Die in Absatz 1 genannten Pläne werden nach Konsultierung der Beteiligten auf der Grundlage der Entschließungen A.949(23) und A.950(23) der IMO erstellt und enthalten mindestens die folgenden Angaben:

a) die Identität der Behörde bzw. Behörden, die für den Eingang und die Bearbeitung der Warnmeldungen zuständig sind;

b) die Identität der Behörde, die für die Lagebewertung und die Entscheidung über die Aufnahme oder Zurückweisung eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes in einem bestimmten Notliegeplatz zuständig ist;

c) Informationen über die Küstenlinie der Mitgliedstaaten und alle Aspekte, die eine Vorabbewertung und eine rasche Entscheidung über einen Notliegeplatz im Hinblick auf die Aufnahme eines Schiffes

▼M1

ermöglichen, einschließlich einer Beschreibung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Faktoren sowie der natürlichen Gegebenheiten;

d) die Bewertungsverfahren für die Gewährung oder Verweigerung des Zugangs eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes zu einem Notliegeplatz;

e) die entsprechenden Mittel und Einrichtungen für Hilfe, Bergung und Eingreifen bei Verschmutzung;

f) Verfahren für die internationale Koordinierung und Beschlussfassung;

g) die Sicherheitsleistungs- und Haftungsverfahren, die für Schiffe, die in einem Notliegeplatz Aufnahme finden, gelten.

(3) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen den Namen und die Kontaktadresse der in Artikel 20 Absatz 1 genannten zuständigen Behörden und der für den Eingang und die Bearbeitung der Warnmeldungen benannten Stellen.

Die Mitgliedstaaten übermitteln den benachbarten Mitgliedstaaten auf Anfrage sachdienliche Informationen über die Pläne.

Bei der Durchführung der Verfahren gemäß den Plänen für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass den an den Einsätzen Beteiligten alle sachdienlichen Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Auf Ersuchen der Mitgliedstaaten sind die Empfänger der Informationen nach den Unterabsätzen 2 und 3 durch die Geheimhaltungspflicht gebunden.

(4) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis spätestens zum 30. November 2010 über die aufgrund dieses Artikels erlassenen Maßnahmen.

Artikel 20b

Entscheidung über die Aufnahme von Schiffen

Die in Artikel 20 Absatz 1 genannte Behörde bzw. Behörden treffen eine Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes an einem Notliegeplatz nach einer Vorabbewertung der Situation auf der Grundlage der in Artikel 20a genannten Pläne. Die Behörde oder Behörden stellen sicher, dass Schiffen der Zugang zu einem Notliegeplatz gewährt wird, wenn sie eine derartige Aufnahme als beste Lösung zum Schutz von Menschenleben und Umwelt erachten.

Artikel 20c

Sicherheitsleistung und Ausgleichszahlungen

(1) Das Fehlen einer Versicherungsbescheinigung im Sinne von Artikel 76 der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen ([1]) entbindet den Mitgliedstaat nicht von der in Artikel 20b genannten Pflicht, eine Vorabbewertung durchzuführen und eine Entscheidung zu treffen, und stellt für sich genommen für einen Mitgliedstaat keinen hinreichenden Grund dar, sich zu weigern, ein Schiff an einem Notliegeplatz aufzunehmen.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Mitgliedstaat, der ein Schiff an einem Notliegeplatz aufnimmt, von dem Betreiber, Agenten oder Kapitän eines Schiffes die Vorlage einer Versicherungsbescheinigung gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2009/20/EG verlangen. Die An-

([1]) ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128.

▼M1

forderung dieser Bescheinigung darf nicht zu einer Verzögerung bei der Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes führen.

Artikel 20d

Überprüfung durch die Kommission

Die Kommission überprüft bestehende Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Mitgliedstaaten für möglichen wirtschaftlichen Schaden, der einem Hafen oder einer Stelle als Folge einer nach Artikel 20 Absatz 1 getroffenen Entscheidung entsteht. Auf Grundlage dieser Prüfung legt sie verschiedene Strategieoptionen vor und wertet sie aus. Die Kommission berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Ergebnisse dieser Prüfung bis 31. Dezember 2011.

▼B

Artikel 21

Unterrichtung der Betroffenen

(1) Erforderlichenfalls gibt die zuständige Küstenstation des betroffenen Mitgliedstaats alle gemäß Artikel 17 Absatz 1 gemeldeten Vorkommnisse oder Unfälle in allen betroffenen Sektoren über Funk bekannt und informiert über die Anwesenheit jedes Schiffes, das eine Bedrohung für die Sicherheit der Seeschifffahrt, die Sicherheit von Personen oder die Umwelt darstellt.

(2) Die zuständigen Behörden, denen gemäß den Artikeln 13 und 17 gemeldete Informationen vorliegen, treffen geeignete Maßnahmen, um die genannten Informationen jederzeit weitergeben zu können, wenn die zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaats aus Sicherheitsgründen darum ersucht.

(3) Ein Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörden gemäß dieser Richtlinie oder auf andere Weise von Umständen unterrichtet werden, die für einen anderen Mitgliedstaat eine Gefährdung bestimmter Schifffahrtsgebiete und Küstenzonen verursachen oder vergrößern könnten, trifft geeignete Maßnahmen, um jeden betroffenen Mitgliedstaat baldmöglichst darüber in Kenntnis zu setzen und mit ihm über geplante Aktionen zu beraten. Gegebenenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um die Vorgehensweisen bei einer gemeinsamen Aktion miteinander abzustimmen.

Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, damit die Meldungen, die die Schiffe ihm gemäß Artikel 17 zu übermitteln haben, vollständig genutzt werden.

TITEL IV

FLANKIERENDE MASSNAHMEN

Artikel 22

Benennung und Veröffentlichung einer Liste von zuständigen Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die Hafenbehörden und Küstenstationen, denen die in dieser Richtlinie vorgesehenen Meldungen zu übermitteln sind.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsbranche in geeigneter Form, insbesondere durch nautische Bekanntmachungen, über die gemäß Absatz 1 benannten Behörden und Stationen, gegebenenfalls auch über das geografische Gebiet, für das sie zuständig sind,

▼B

und über die Verfahren für die Übermittlung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Informationen unterrichtet und regelmäßig auf dem Laufenden gehalten wird.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Aufstellung der gemäß Absatz 1 benannten Behörden und Stationen und die vorgenommenen Aktualisierungen.

▼M1

Artikel 22a

SafeSeaNet

(1) Die Mitgliedstaaten führen nationale oder lokale Seeverkehrsinformations-Managementsysteme ein, um die Verarbeitung der in dieser Richtlinie genannten Informationen sicherzustellen.

(2) Die gemäß Absatz 1 eingeführten Systeme ermöglichen eine operative Nutzung der erfassten Informationen und erfüllen insbesondere die in Artikel 14 festgelegten Bedingungen.

(3) Um einen ordnungsgemäßen Austausch der in dieser Richtlinie genannten Informationen zu gewährleisten, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die nationalen oder lokalen Systeme, die zur Erfassung, Verarbeitung und Speicherung der in dieser Richtlinie aufgeführten Informationen eingeführt werden, an das SafeSeaNet angebunden werden können. Die Kommission gewährleistet, dass das SafeSeaNet rund um die Uhr betriebsbereit ist. Die Beschreibung und die Grundsätze von SafeSeaNet sind in Anhang III festgelegt. Siehe auch Abänderungen zu Anhang III.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 stellen die Mitgliedstaaten bei Übereinkommen innerhalb der Gemeinschaft oder im Rahmen grenzübergreifender, interregionaler oder transnationaler Projekte innerhalb der Gemeinschaft sicher, dass die entwickelten Informationssysteme oder -netze den Anforderungen dieser Richtlinie genügen und mit dem SafeSeaNet kompatibel und verbunden sind.

▼B

Artikel 23

Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission

Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten zur Verwirklichung folgender Ziele zusammen:

a) bestmögliche Nutzung von gemäß dieser Richtlinie gemeldeten Informationen, einschließlich des Aufbaus geeigneter Telematikverbindungen zwischen Küstenstationen und Hafenbehörden zum Austausch von Daten über Schiffsbewegungen, Voraussagen über das Eintreffen von Schiffen in den Häfen sowie Informationen über ihre Ladung;

b) Ausbau und Verbesserung der Effizienz von Telematikverbindungen zwischen den Küstenstationen der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Kenntnis des Verkehrsgeschehens und der Überwachung von Schiffen auf der Durchfahrt sowie nach Möglichkeit Harmonisierung und Vereinfachung der von fahrenden Schiffen angeforderten Meldungen;

▼M1

c) Erweiterung des Einzugsbereichs und/oder Aktualisierung des gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr im Hinblick auf eine verbesserte Identifizierung und Überwachung von Schiffen, unter Berücksichtigung der Entwicklungen in den Informations- und Kommunikationstechnologien. Zu diesem Zweck arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusam-

▼M1

men, um bei Bedarf verbindliche Schiffsmeldesysteme, obligatorische Schiffsverkehrsdienste und geeignete Systeme der Schiffswegeführung einzuführen, die der IMO zur Genehmigung unterbreitet werden sollen. Ferner arbeiten sie innerhalb der betreffenden regionalen oder internationalen Gremien an der Entwicklung von Systemen zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen zusammen;

▼B

d) gegebenenfalls Erstellung von konzertierten Plänen für die Aufnahme von Schiffen in Seenot;

▼M1

e) Sicherstellung der Anbindung und der Interoperabilität der nationalen Systeme, die zur Verwaltung der im Anhang aufgeführten Informationen genutzt werden, sowie Ausbau und Aktualisierung des SafeSeaNet.

Artikel 23a

Verarbeitung und Verwaltung der Informationen über die Sicherheit im Seeverkehr

(1) Die Kommission stellt im Bedarfsfall die Verarbeitung und die Nutzung der gemäß dieser Richtlinie erfassten Informationen sowie deren Weiterleitung an die von den Mitgliedstaaten benannten Behörden sicher.

(2) Die Kommission trägt gegebenenfalls zur Entwicklung und zum Funktionieren der Systeme für die Erfassung und Verbreitung von Daten, die die Sicherheit im Seeverkehr betreffen, bei, insbesondere durch das System „Equasis“ oder durch andere gleichwertige öffentliche Systeme.

Artikel 24

Vertraulichkeit der Informationen

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen nach Maßgabe der gemeinschaftlichen und innerstaatlichen Rechtsvorschriften die erforderlichen Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der ihnen gemäß dieser Richtlinie übermittelten Informationen sicherzustellen, und verwenden diese Informationen nur gemäß dieser Richtlinie.

(2) Die Kommission prüft mögliche Probleme auf dem Gebiet der Netz- und Informationssicherheit und schlägt geeignete Änderungen zu Anhang III zur Verbesserung der Netzsicherheit vor.

▼B

Artikel 25

Kontrolle der Durchführung dieser Richtlinie und Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten führen regelmäßige Kontrollen und andere Maßnahmen durch, die erforderlich sind, um das Funktionieren der für die Zwecke dieser Richtlinie eingerichteten Telematiksysteme an Land und insbesondere ihre Fähigkeit, 24 Stunden täglich gemäß den Artikeln 13 und 15 übermittelte Informationen unverzüglich zu empfangen und zu senden, zu überprüfen.

(2) Die Mitgliedstaaten legen ein System von Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle notwendigen Maßnahmen, um deren Anwendung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(3) Die Mitgliedstaaten informieren unverzüglich den Flaggenstaat und jeden anderen betroffenen Staat über die Maßnahmen, die sie ge-

▼B

mäß den Artikeln 16 und 19 sowie gemäß Absatz 2 dieses Artikels gegen Schiffe unter anderer Flagge als der des betreffenden Mitgliedstaats ergreifen.

(4) Stellt ein Mitgliedstaat bei einem Vorkommnis oder einem Unfall auf See gemäß Artikel 19 fest, dass das Unternehmen nicht in der Lage war, eine Verbindung mit dem Schiff oder mit den betroffenen Küstenstationen herzustellen oder aufrechtzuerhalten, so unterrichtet er darüber den Staat, der das ISM-Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und das zugehörige Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausgestellt hat oder in dessen Namen sie ausgestellt wurden.

Deutet die Schwere des Ausfalls auf einen erheblichen Konformitätsmangel in der Funktionsweise des Sicherheitsmanagementsystems eines in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmens hin, so ergreift der Mitgliedstaat, der dem Schiff das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausgestellt hat, sofort die erforderlichen Maßnahmen gegenüber dem betroffenen Unternehmen im Hinblick auf die Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und des zugehörigen Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen.

Artikel 26

Evaluierung

(1) Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission bis zum 5. Februar 2007 über die Fortschritte bei der Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere der Artikel 9, 10, 18, 20, 22, 23 und 25. Sie berichten der Kommission bis zum 31. Dezember 2009 über die vollständige Durchführung dieser Richtlinie.

(2) Auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Berichte berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat jeweils sechs Monate später über die Durchführung dieser Richtlinie. In ihrem Bericht stellt die Kommission fest, ob und inwieweit die Bestimmungen dieser Richtlinie, wie sie von den Mitgliedstaaten durchgeführt werden, dazu beitragen, die Sicherheit und Effizienz des Seeverkehrs zu erhöhen und Umweltverschmutzungen durch Schiffe zu verhüten.

(3) Die Kommission prüft die Notwendigkeit und Durchführbarkeit von Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene, einschließlich angemessener Auflagen in Bezug auf Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheiten, um den Ausgleich von Kosten und Schäden, die aus der Aufnahme von Schiffen in Seenot entstanden sind, zu erleichtern.

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat bis zum 5. Februar 2007 über die Ergebnisse dieser Prüfung.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

▼M1

Artikel 27

Änderungen

(1) Die in dieser Richtlinie vorliegenden Verweise auf Rechtsakte der Gemeinschaft und der IMO, die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 sowie die Anhänge können geändert werden, um sie an das Gemeinschaftsrecht oder an das internationale Recht anzupassen, das angenommen oder geändert worden oder in Kraft getreten ist, soweit mit diesen Änderungen der Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

▼M1

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(2) Ferner können die Anhänge I, III und IV anhand der mit dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen geändert werden, soweit mit diesen Änderungen der Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 28

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

▼B

Artikel 29

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 5. Februar 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

Artikel 30

Die Richtlinie 93/75/EWG wird zum 5. Februar 2004 aufgehoben.

Artikel 31

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 32

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

[1] ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

▼B

ANHANG I

LISTE DER ZU ÜBERMITTELNDEN INFORMATIONEN

1. **Nach Artikel 4 zu übermittelnde Informationen — Allgemeine Informationen**

   a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);

   b) Bestimmungshafen;

   c) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen;

   d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

2. **Zu übermittelnde Informationen gemäß Artikel 12 — Ladungsinformationen**

   a) Genaue technische Bezeichnung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter, gegebenenfalls von den Vereinten Nationen zugeteilte UNO-Nummern, nach IMDG-, IBC- und IGC-Codes bestimmte IMO-Gefahrgutklasse und gegebenenfalls die für INF-Fracht erforderliche Kategorie des Schiffes im Sinne der Regel VII/14.2, die Mengen an solchen Gütern sowie, falls sie in anderen Beförderungseinheiten als Tanks befördert werden, deren Identifikationsnummern;

   b) Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind.

3. **Zu übermittelnde Informationen gemäß Artikel 13**

   A. Allgemeine Informationen

      a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);

      b) Bestimmungshafen;

      c) Für Schiffe, die einen in einem Mitgliedstaat gelegenen Hafen verlassen: voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus dem Abfahrtshafen oder von der Lotsenstation entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde und voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen;

      d) Für Schiffe, die von einem außerhalb der Gemeinschaft gelegenen Hafen kommen und einen in einem Mitgliedstaat gelegenen Hafen anlaufen: voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde;

      e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

   B. Ladungsinformationen

      a) Genaue technische Bezeichnung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter, gegebenenfalls von den Vereinten Nationen zugeteilte UNO-Nummern, nach IMDG-, IBC- und IGC-Codes bestimmte IMO-Gefahrgutklasse und gegebenenfalls Kategorie des Schiffes im Sinne des INF-Codes, die Mengen an solchen Gütern und ihr Aufbewahrungsort an Bord sowie, falls sie in anderen Beförderungseinheiten als Tanks befördert werden, deren Identifikationsnummer;

      b) Bestätigung des Vorhandenseins einer Aufstellung, eines Verzeichnisses oder eines Lageplans in geeigneter Form zur Angabe der an Bord der Schiffe geladenen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter im Einzelnen oder ihres Aufbewahrungsorts im Schiff;

      c) Adresse, unter der detaillierte Information über die Ladung erhältlich sind.

4. **Informationen gemäß Artikel 5**

   — A. Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);

▼B

— B. Datum und Zeitpunkt;

— C oder D. Angabe der Position in Breiten- und Längengraden oder tatsächliche Peilung und Entfernung von einer klar identifizierten Landmarke in Seemeilen;

— E. Kurs;

— F. Geschwindigkeit;

— I. Bestimmungshafen und voraussichtliche Ankunftszeit;

— P. Ladung, und bei Vorhandensein von Gefahrgut an Bord, Menge und IMO-Gefahrgutklasse;

— T. Adresse zur Übermittlung von Auskünften über die Ladung;

— W. Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen;

▼M1

— X. Verschiedenes:

— Merkmale und geschätzte Menge des Bunkertreibstoffs für Schiffe mit über 1 000 BRZ,

— Navigationsstatus.

▼B

5. Der Kapitän des Schiffes informiert unverzüglich die betroffene zuständige Behörde oder Hafenbehörde über jede Änderung der gemäß diesem Anhang gemeldeten Informationen.

▼B

ANHANG II

VORSCHRIFTEN FÜR BORDAUSRÜSTUNGEN

I. **Automatische Identifizierungssysteme (AIS)**

1. Am 1. Juli 2002 oder nach diesem Datum gebaute Schiffe

Am 1. Juli 2002 oder nach diesem Datum gebaute Fahrgastschiffe aller Abmessungen und alle Schiffe ab 300 BRZ, die einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft anlaufen, unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6.

2. Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Schiffe

Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Fahrgastschiffe aller Abmessungen und alle Schiffe über 300 BRZ, die einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft anlaufen, unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6 nach folgendem Zeitplan:

a) Fahrgastschiffe: spätestens ab 1. Juli 2003;

b) Tankschiffe: spätestens bei der ersten Inspektion der Sicherheitsausrüstung nach dem 1. Juli 2003;

c) andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 50 000 BRZ oder mehr, spätestens bis zum 1. Juli 2004;

d) andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 10 000 BRZ oder mehr, aber weniger als 50 000 BRZ, spätestens bis zum 1. Juli 2005 oder, in Bezug auf Schiffe auf Auslandsfahrt, jeder frühere Zeitpunkt, der im Rahmen der IMO festgelegt wird;

e) andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 3 000 BRZ oder mehr, aber weniger als 10 000 BRZ, spätestens bis zum 1. Juli 2006 oder, in Bezug auf Schiffe auf Auslandsfahrt, jeder frühere Zeitpunkt, der im Rahmen der IMO festgelegt wird;

f) andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 300 BRZ oder mehr, aber weniger als 3 000 BRZ, spätestens bis zum 1. Juli 2007 oder, in Bezug auf Schiffe auf Auslandsfahrt, jeder frühere Zeitpunkt, der im Rahmen der IMO festgelegt wird.

Die Mitgliedstaaten können im Binnenverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe unter 300 BRZ von der Anwendung der in diesem Anhang vorgesehenen Pflichten in Bezug auf AIS ausnehmen.

▼M1

3. Fischereifahrzeuge

Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6a nach folgendem Zeitplan:

— Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 24 Metern oder mehr, aber weniger als 45 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2012;

— Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 18 Metern oder mehr, aber weniger als 24 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2013;

— Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 15 Metern oder mehr, aber weniger als 18 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2014.

Neue Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6a ab dem 30. November 2010.

▼B

II. **Schiffsdatenschreibersysteme (VDR-Systeme)**

1. Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatenschreibersystem entsprechend den Betriebsnormen der IMO-Entschließung A.861(20) sowie den durch Norm Nr. 61996 der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) festgelegten Testnormen ausgerüstet sein, sobald sie einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft anlaufen:

▼B

a) am 1. Juli 2002 oder nach diesem Zeitpunkt gebaute Fahrgastschiffe spätestens zum 5. August 2002,

b) vor dem 1. Juli 2002 gebaute Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiffe spätestens bei der ersten Inspektion am 1. Juli 2002 oder nach diesem Zeitpunkt,

c) vor dem 1. Juli 2002 gebaute andere Schiffe als Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiffe spätestens am 1. Januar 2004,

d) am 1. Juli 2002 oder nach diesem Zeitpunkt gebaute andere Schiffe als Fahrgastschiffe mit 3 000 oder mehr BRZ spätestens zum 5. August 2002.

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

a) Frachtschiffe, mit 20 000 BRZ oder mehr, spätestens ab dem von der IMO festgelegten Datum oder, sofern die IMO keinen Beschluss fasst, spätestens ab dem 1. Januar 2007,

b) Frachtschiffe, mit 3 000 BRZ oder mehr, jedoch weniger als 20 000 BRZ, spätestens ab dem von der IMO festgelegten Datum oder, sofern die IMO keinen Beschluss fasst, spätestens ab dem 1. Januar 2008.

3. Die Mitgliedstaaten können nur im Binnenverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe in anderen Seegebieten als denen, die unter Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe [1] fallen, von den Pflichten in Bezug auf Schiffsdatenschreiber nach der vorliegenden Richtlinie ausnehmen.

[1] ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.

▼M1

ANHANG III

ELEKTRONISCHE NACHRICHTEN UND SAFESEANET

1. **Allgemeines Konzept und Gestaltung**

Das Gemeinschaftliche System für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs, SafeSeaNet, ermöglicht die Annahme, die Speicherung, den Abruf und den Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der Sicherheit des Seeverkehrs, der Sicherheit der Häfen und der Meere, der Meeresumwelt und der Effizienz des Seeverkehrs und der Beförderung auf See.

Bei SafeSeaNet handelt es sich um ein spezialisiertes Netz, das eingerichtet wurde, um den Austausch von Daten in elektronischer Form zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und um der Kommission die gemäß dem Gemeinschaftsrecht erforderlichen Daten zu übermitteln. Es setzt sich aus einem Netz nationaler SafeSeaNet-Systeme in jedem Mitgliedstaat und einem zentralen SafeSeaNet-System zusammen, das als Knotenpunkt fungiert.

Das SafeSeaNet-Netz verbindet alle nationalen SafeSeaNet-Systeme und umfasst das zentrale SafeSeaNet-System.

2. **Verwaltung, Betrieb, Weiterentwicklung und Instandhaltung des SafeSeaNet**

2.1. *Zuständigkeiten*

2.1.1. Nationale SafeSeaNet-Systeme

Die Mitgliedstaaten errichten ein nationales SafeSeaNet-System, das den Austausch von Daten über den Seeverkehr zwischen berechtigten Benutzern ermöglicht, und halten dieses aufrecht; diese nationalen SafeSeaNet-Systeme sind einer zuständigen nationalen Behörde unterstellt.

Die zuständige nationale Behörde ist für die Verwaltung des nationalen Systems verantwortlich; dies umfasst die Koordinierung der Datenempfänger und Datenlieferanten auf nationaler Ebene sowie die Verantwortung für die Zuteilung von UN/LOCODEs und für die Errichtung und Wartung der erforderlichen nationalen IT-Infrastruktur und der in der in Abschnitt 2.3 genannten Dokumentation zur Schnittstellen- und Funktionenansteuerung (IFCD) beschriebenen Verfahren.

Das nationale SafeSeaNet-System ermöglicht die Verbindung aller berechtigten Benutzer unter der Aufsicht der zuständigen nationalen Behörde und kann identifizierten an der Schifffahrt Beteiligten (Schiffseigner, Agenten, Kapitäne, Versender u. a.) zugänglich gemacht werden, wenn die zuständige nationale Behörde dazu die Genehmigung erteilt, insbesondere um die Vorlage von Berichten gemäß dem Gemeinschaftsrecht auf elektronischem Weg zu erleichtern.

2.1.2. Zentrales SafeSeaNet-System

Die Kommission ist in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten für die Verwaltung und die Weiterentwicklung des zentralen SafeSeaNet-Systems auf Entscheidungsebene und für die Aufsicht über das SafeSeaNet-System zuständig, während, in Übereinstimmung mit Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates [1], die Agentur in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Kommission für die technische Umsetzung verantwortlich ist.

Das zentrale SafeSeaNet-System, das als Knotenpunkt fungiert, verbindet alle nationalen SafeSeaNet-Systeme und schafft die erforderliche IT-Infrastruktur und -Verfahren, wie in der in Abschnitt 2.3 genannten IFCD beschrieben.

2.2. *Verwaltungsgrundsätze*

Die Kommission setzt eine hochrangige Leitungsgruppe aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Kommission ein, die selbst ihre Geschäftsordnung festlegt und der folgende Befugnisse übertragen werden:

[1] ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

▼M1

— Vorlage von Empfehlungen zur Verbesserung der Effizienz und der Sicherheit des SafeSeaNet,

— Vorlage geeigneter Leitlinien für die Weiterentwicklung des SafeSeaNet,

— Unterstützung der Kommission bei der Überprüfung der Leistung des SafeSeaNet,

— Billigung der in Abschnitt 2.3 genannten IFCD und ihrer zukünftigen Änderungen.

2.3. *Dokumentation zur Schnittstellen- und Funktionenansteuerung und technische Unterlagen über SafeSeaNet*

Die Kommission erarbeitet und unterhält in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine Dokumentation zur Schnittstellen- und Funktionenansteuerung (Interface and Functionalities Control Document — IFCD).

In der IFCD werden ausführlich die Leistungsanforderungen sowie die auf die zentralen und nationalen Elemente von SafeSeaNet anwendbaren Verfahren beschrieben, die notwendig sind, damit das einschlägige Gemeinschaftsrecht eingehalten werden kann.

Die IFCD enthält Bestimmungen über

— Leitlinien über die Zugangsrechte für die Benutzer für das Datenqualitätsmanagement,

— Sicherheitsspezifikationen für die Übertragung von Daten und den Datenaustausch und

— das Informationsarchiv auf der nationalen und der zentralen Ebene.

In der IFCD werden die Voraussetzungen für die Speicherung und die Verfügbarkeit von Informationen über gefährliche oder umweltschädliche Güter im Zusammenhang mit Liniendiensten, für die gemäß Artikel 15 eine Ausnahme gewährt wurde, mitgeteilt.

Technische Unterlagen im Zusammenhang mit SafeSeaNet, wie zum Beispiel einheitliche Datenaustauschformate, Benutzerhandbücher und Spezifikationen in Bezug auf die Netzsicherheit, werden von der Agentur in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erarbeitet und unterhalten.

3. **Datenaustausch im Rahmen von SafeSeaNet**

Das System verwendet Industrienormen, und es ist in der Lage, mit öffentlichen und privaten Systemen in Wechselwirkung einzutreten, die dazu benutzt werden, im Rahmen von SafeSeaNet Informationen zu erstellen, bereitzustellen oder zu empfangen.

Die Kommission und die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um die Durchführbarkeit und die Entwicklung von Funktionen zu untersuchen, die so weit wie möglich sicherstellen werden, dass die Datenlieferanten, einschließlich der Kapitäne, Schiffseigner, der Agenten, der Betreiber, der Versender und der zuständigen Behörden, die Informationen nur einmal übermitteln müssen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die übermittelten Informationen in allen einschlägigen Berichterstattungs-, Meldungs- und VTMIS-(Vessel Traffic Management and Information System)-Systemen zur Benutzung zugänglich sein werden.

Elektronische Nachrichten, die gemäß dieser Richtlinie und den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft ausgetauscht werden, werden über SafeSeaNet verbreitet. Zu diesem Zweck entwickeln und unterhalten die Mitgliedstaaten die zur elektronischen Übertragung von Daten in das SafeSeaNet-System erforderlichen Schnittstellen.

In den Fällen, in denen nach international vereinbarten Regeln die Weiterleitung von LRIT-Informationen über Schiffe aus Drittländern zulässig ist, werden SafeSeaNet-Netze genutzt, um die gemäß Artikel 6b dieser Richtlinie erhaltenen LRIT-Informationen unter den Mitgliedstaaten bei Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsniveaus zu verbreiten.

4. **Sicherheit und Zugangsrechte**

Das zentrale SafeSeaNet-System und die nationalen SafeSeaNet-Systeme entsprechen den Anforderungen dieser Richtlinie über die Vertraulichkeit der

▼M1

Informationen sowie den Sicherheitsgrundsätzen und -spezifikationen, die in der IFCD beschrieben sind, insbesondere in Bezug auf Zugangsrechte.

Die Mitgliedstaaten benennen alle Benutzer, denen im Einklang mit der IFCD eine Rolle und Zugangsrechte zugeteilt werden.

▼B

ANHANG IV

Maßnahmen, die den Mitgliedstaaten im Falle einer Gefahr für die Seeverkehrssicherheit oder die Umwelt zur Verfügung stehen

(in Anwendung von Artikel 19 Absatz 1)

Wenn infolge eines ein Schiff betreffenden Vorkommnisses oder von Umständen der in Artikel 17 beschriebenen Art die zuständige Behörde des betroffenen Mitgliedstaates im Rahmen des internationalen Rechts zu der Auffassung gelangt, dass es notwendig ist, eine schwere und unmittelbare Gefahr, die für seine Küste oder die damit verwandten Interessen sowie die Sicherheit anderer Schiffe, der Besatzungen, Fahrgäste oder von Personen an Land droht, abzuwenden, zu mildern oder zu beseitigen oder die Meeresumwelt zu schützen, kann diese Behörde unter anderem

a) die Bewegungen des Schiffes beschränken oder ihm eine bestimmte Fahrtroute auferlegen. Diese Anforderung berührt nicht die Verantwortung des Kapitäns für die Sicherheit bei der Führung seines Schiffes;

b) den Kapitän des Schiffes offiziell warnen, damit er die Gefährdung der Umwelt oder der Seeverkehrssicherheit abstellt;

c) ein Bewertungskommando an Bord absetzen, das die Gefahr einschätzt, den Kapitän bei der Bereinigung der Lage unterstützt und die zuständige Küstenstation auf dem Laufenden hält;

d) im Falle einer unmittelbar drohenden Gefahr den Kapitän anweisen, einen Notliegeplatz anzulaufen, oder das Lotsen oder Abschleppen des Schiffes anordnen.