RICHTLINIE (EU) 2017/2110 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 15. November 2017

über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates

(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 Rechtsvorschriften der Union über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr stammen aus dem Jahr 1999. Es ist nunmehr notwendig, diese Rechtsvorschriften zu aktualisieren, um den Fortschritten bei der Umsetzung des Hafenstaatkontrollsystems gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) sowie den Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle Rechnung zu tragen.

(2) Die Eignungsprüfung im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) ergibt, dass der Rechtsrahmen der Union für die Sicherheit von Fahrgastschiffen zu einem einheitlichen Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe in der Union geführt hat. Sie ergibt außerdem, dass, als Folge der Entwicklung der Fahrgastsicherheitsbestimmungen der Union im Laufe der Zeit als Reaktion auf unterschiedliche Erfordernisse und Gegebenheiten, ein gewisses Maß an Überschneidung und Redundanz besteht, das gestrafft und vereinfacht werden kann und sollte, um den Verwaltungsaufwand der Schiffseigner zu verringern und die seitens der Seeschifffahrtsbehörden der Mitgliedstaaten erforderlichen Anstrengungen zu rationalisieren.

(3) Die meisten Mitgliedstaaten kombinieren bereits nach Möglichkeit verbindliche Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit anderen Arten von Besichtigungen und Überprüfungen, nämlich Flaggenstaat-Besichtigungen und Hafenstaatkontrollen. Um den Überprüfungsaufwand weiter zu verringern und den Zeitraum, in dem das Schiff oder das Fahrzeug wirtschaftlich genutzt werden kann, zu maximieren und gleichzeitig weiterhin hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten, sollten Schiffe, die der Hafenstaatkontrolle unterliegen, in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG übertragen werden. Der Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie sollte auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats oder zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen in einem Drittland beschränkt werden, wenn die Flagge des Schiffs mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt. Was Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittstaat betrifft, sollte die Richtlinie 2009/16/EG gelten, wenn die Flagge nicht mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt.

(4) Der Begriff „Aufnahmestaat“ wurde durch die Richtlinie 1999/35/EG des Rates ([4]) eingeführt, um die Zusammenarbeit mit Drittländern vor der Erweiterung der Union im Jahr 2004 zu erleichtern. Dieser Begriff ist nicht mehr relevant und sollte daher gestrichen werden.

([1]) ABl. C 34 vom 2.2.2017, S. 176.

([2]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. Oktober 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 23. Oktober 2017.

([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).

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

(5) Gemäß der Richtlinie 1999/35/EG mussten die Aufnahmestaaten innerhalb jedes Zwölfmonatszeitraums eine gezielte Besichtigung und eine Besichtigung während eines Linienverkehrsdienstes durchführen. Eigentlich sollte durch diese Vorschrift gewährleistet werden, dass zwischen diesen beiden Besichtigungen ein ausreichender zeitlicher Abstand besteht, doch stellte sich bei der REFIT-Prüfung heraus, dass dies nicht immer der Fall ist. Um das System der Überprüfungen zu konkretisieren und einen einheitlichen Rahmen für die Überprüfungen sicherzustellen, mit dem für ein hohes Sicherheitsniveau bei gleichzeitiger Berücksichtigung der gemeinsamen Erfordernisse der Fahrgastdienstleistungen gesorgt wird, sollte klargestellt werden, dass die beiden jährlichen Überprüfungen regelmäßig, in Abständen von ca. sechs Monaten, stattzufinden haben. Wenn sich das Schiff in Betrieb befindet, sollte der Abstand zwischen diesen aufeinanderfolgenden Überprüfungen mindestens vier und höchstens acht Monate betragen.

(6) In der Richtlinie 1999/35/EG wird anstatt „Überprüfungen" der Ausdruck „Besichtigungen" verwendet. Diese Bezeichnung ist in internationalen Übereinkommen gebräuchlich und bezeichnet darin die Verpflichtung der Flaggenstaaten, die Übereinstimmung der Schiffe mit den internationalen Normen zu überwachen und gegebenenfalls Zeugnisse auszustellen oder zu verlängern. Allerdings kann das besondere Überprüfungssystem für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr nicht mit einer Besichtigung gleichgesetzt werden, und die entsprechenden Überprüfungsformulare stellen keine Seetüchtigkeitszeugnisse dar und können nicht als solche angesehen werden. Deshalb sollte der Begriff „Besichtigung" durch „Überprüfung" ersetzt werden, wenn es sich um spezifische Besichtigungen nach der geltenden Richtlinie 1999/35/EG handelt.

(7) In Anbetracht des besonderen Risikoprofils von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen sollte ihre regelmäßige Überprüfung als Priorität betrachtet werden. Alle Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG fallen, sollten in die Gesamtzahl der von jedem Mitgliedstaat durchgeführten jährlichen Überprüfungen eingerechnet werden.

(8) Kosten im Zusammenhang mit Überprüfungen, die zu einem Auslaufverbot führen, sollten von dem Unternehmen getragen werden.

(9) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um für die Zweck dieser Richtlinie Änderungen an internationalen Übereinkommen, soweit erforderlich, nicht anzuwenden und um technische Anforderungen zu aktualisieren. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung [1] niedergelegt 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.

(10) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte geändert werden, um sicherzustellen, dass Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge weiterhin in demselben Umfang und mit derselben Häufigkeit überprüft werden. Besondere Bestimmungen in Bezug auf Überprüfungen und Kontrollen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, die für die Hafenstaatkontrolle in Frage kommen, sollten deshalb in die Richtlinie 2009/16/EG eingeführt werden.

(11) Bei Überprüfungen gemäß der Richtlinie 2009/16/EG sollten alle erdenklichen Bemühungen unternommen werden, damit das Schiff nicht in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten wird.

(12) Es ist wichtig, dass den Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzung an Bord sowie der Ausbildung und den Qualifikationen ihrer Mitglieder Rechnung getragen wird, da Gesundheit, Sicherheit und soziale Aspekte eng miteinander verknüpft sind.

(13) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen planmäßigen Kontrollzyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission die Durchführung dieser Richtlinie spätestens sieben Jahre nach der Frist zur Umsetzung dieser Richtlinie bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.

(14) Um den Binnenmitgliedstaaten keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollten diese Mitgliedstaaten im Rahmen einer Geringfügigkeitsregel von dieser Richtlinie abweichen können, was bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange sie bestimmte Kriterien erfüllen.

(15) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung eines sicheren Betriebs von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, von den Mitgliedstaaten angesichts des Binnenmarktbezugs der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr und des grenzüberschreitenden Charakters des

[1] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Betriebs dieser Schiffe und Fahrzeuge in der Union und auf internationaler Ebene nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, indem ein einheitliches Sicherheitsniveau festgelegt und eine Verzerrung des Wettbewerbs vermieden wird, 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.

(16) Im Interesse der rechtlichen Klarheit und Einheitlichkeit sowie angesichts der Anzahl der betreffenden Änderungen sollten die Richtlinie 1999/35/EG aufgehoben und die Richtlinie 2009/16/EG entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

a) im Linienverkehr zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen eines Drittlandes, wenn die Flagge des Schiffs mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt, oder

b) im Linienverkehr auf Inlandfahrten in Seegebieten, in denen Schiffe der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) eingesetzt werden dürfen.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die unter die Richtlinie 2009/16/EG fallen.

(3) Die Mitgliedstaaten können diese Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anwenden, die auf Inlandfahrten im Linienverkehr in anderen als den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Seegebieten eingesetzt werden.

(4) Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben und nachweisen können, dass der Anteil der von dieser Richtlinie erfassten Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge an der Gesamtzahl der einzelnen Fahrzeuge, die ihre Flusshäfen in den drei vorangegangenen Jahren jährlich angelaufen haben, weniger als 5 % beträgt, können von dieser Richtlinie — mit Ausnahme der in Unterabsatz 2 dargelegten Verpflichtung — abweichen.

Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben, teilen der Kommission bis zum 21. Dezember 2019 die Gesamtzahl der Fahrzeuge und die Zahl der Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit, die ihre Häfen während des in Unterabsatz 1 genannten Zeitraums von drei Jahren angelaufen haben, und unterrichten die Kommission danach jährlich über jede anschließende Änderung der in Unterabsatz 1 genannten Zahlen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein Schiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;

2. „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Kapitel X Regel 1 von SOLAS 74, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;

3. „SOLAS 74“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 einschließlich alle Protokolle und Änderungen in der jeweils geltenden Fassung;

([1]) Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

4. „Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“ den in der Entschließung MSC.36(63) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 20. Mai 1994 enthaltenen Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder den in der IMO-Entschließung MSC.97(73) vom Dezember 2000 enthaltenen Internationalen Code 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000) in der jeweils geltenden Fassung;

5. „HSSC“ die IMO-Leitlinien „Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification“ in der jeweils geltenden Fassung;

6. „Linienverkehr“ eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar

   a) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder

   b) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;

7. „Seegebiet“ ein Seegebiet oder einen Seeweg, das bzw. der nach Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG bestimmt wurde;

8. „Zeugnisse“

   a) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Auslandfahrt die gemäß dem SOLAS 74 oder dem Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den beigefügten einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung;

   b) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Inlandfahrt die gemäß der Richtlinie 2009/45/EG ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den beigefügten einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung;

9. „Verwaltung des Flaggenstaats“ die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu führen berechtigt ist;

10. „Inlandfahrt“ eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;

11. „Unternehmen“ die Organisation oder Person, die zugestimmt hat, alle durch den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) in der jeweils geltenden Fassung auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, oder, in Fällen, in denen Kapitel IX des SOLAS 74 keine Anwendung findet, den Eigner des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs oder eine sonstige Organisation oder Person (wie z. B. den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer), die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs übernommen hat;

12. „Überprüfer“ einen öffentlichen Bediensteten oder eine andere Person, der bzw. die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß zur Durchführung von Überprüfungen gemäß dieser Richtlinie ermächtigt wurde, dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist und die in Anhang XI der Richtlinie 2009/16/EG genannten Mindestkriterien erfüllt;

13. „zuständige Behörde des Mitgliedstaats“ die von dem Mitgliedstaat für die Zwecke der vorliegenden Richtlinie benannte und für die Wahrnehmung der ihm mit dieser Richtlinie übertragenen Aufgaben zuständige Behörde.

Artikel 3

Vorab-Überprüfung

(1) Bevor ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den Betrieb eines Linienverkehrs im Sinne dieser Richtlinie aufnimmt, führen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten eine Vorab-Überprüfung durch, die Folgendes umfasst:

a) eine Prüfung der Einhaltung der Vorschriften in Anhang I; und

b) eine Überprüfung gemäß Anhang II, um sich zu vergewissern, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt.

(2) Die Vorab-Überprüfung wird von einem Überprüfer durchgeführt.

(3) Auf Aufforderung eines Mitgliedstaats weisen die Unternehmen im Voraus — jedoch nicht früher als einen Monat vor der Vorab-Überprüfung — nach, dass die Anforderungen des Anhangs I erfüllt sind.

Artikel 4

Ausnahmen von der Pflicht zur Durchführung der Vorab-Überprüfung

(1) Im Falle von Vorab-Überprüfungen kann ein Mitgliedstaat vorsehen, bestimmte Anforderungen oder Verfahren der Anhänge I und II in Bezug auf eine in den vorangegangenen sechs Monaten durchgeführte jährliche Flaggenstaat-Besichtigung oder -Überprüfung nicht anzuwenden, vorausgesetzt, dass die einschlägigen Verfahren und Leitlinien für Besichtigungen gemäß dem HSSC oder demselben Ziel dienende Verfahren angewendet wurden. Die Mitgliedstaaten übermitteln die betreffenden Informationen an die Überprüfungsdatenbank gemäß Artikel 10.

(2) Soll ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Linienverkehr eingesetzt werden, so kann der Mitgliedstaat vorangegangene Überprüfungen und Besichtigungen berücksichtigen, denen das betreffende Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in Bezug auf den Betrieb in einem anderen Linienverkehr im Sinne dieser Richtlinie unterzogen wurde. Falls diese vorangegangenen Überprüfungen und Besichtigungen zur Zufriedenheit des Mitgliedstaats ausgefallen und für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind, müssen die in Artikel 3 Absatz 1 genannten Überprüfungen nicht durchgeführt werden, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den neuen Linienverkehrsdienst aufnimmt.

(3) Auf Antrag eines Unternehmens können die Mitgliedstaaten vorab Ihre Zustimmung geben, dass die vorangegangenen Überprüfungen und Besichtigungen für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind.

(4) Besteht aufgrund unvorhergesehener Umstände dringender Bedarf am raschen Einsatz eines Ersatz-Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder eines Ersatz-Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs, um einen unterbrechungsfreien Dienst sicherzustellen, und Absatz 2 kommt nicht zur Anwendung, kann der Mitgliedstaat gestatten, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder das Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den Betrieb aufnimmt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) eine Sichtprüfung und eine Prüfung der Unterlagen ergeben keine Bedenken, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb nicht erfüllt, und

b) der Mitgliedstaat führt innerhalb eines Monats die Vorab-Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 durch.

Artikel 5

Regelmäßige Überprüfungen

(1) Die Mitgliedstaaten führen innerhalb eines Zwölfmonatszeitraums jeweils folgende Überprüfungen durch:

a) eine Überprüfung gemäß Anhang II; und

b) eine Überprüfung während eines Linienverkehrsdienstes, die mindestens vier Monate, jedoch nicht später als acht Monate nach der unter Buchstabe a genannten Überprüfung stattfindet und sich auf die in Anhang III aufgeführten Punkte sowie auf eine nach dem fachlichen Urteil des Überprüfers ausreichende Anzahl der in den Anhängen I und II aufgeführten Punkte erstreckt, um zu gewährleisten, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug weiterhin alle notwendigen Anforderungen für einen sicheren Betrieb erfüllt.

Eine Vorab-Überprüfung gemäß Artikel 3 gilt als Überprüfung für die Zwecke des Buchstabens a.

(2) Nach Ermessen des Mitgliedstaats kann die in Absatz 1 Buchstabe a vorgesehene Überprüfung gleichzeitig oder in Verbindung mit der jährlichen Flaggenstaat-Besichtigung durchgeführt werden, vorausgesetzt, dass die einschlägigen Verfahren und Leitlinien für Besichtigungen gemäß dem HSSC oder demselben Ziel dienende Verfahren angewendet werden.

(3) Nach größeren Reparaturen, Umbauten oder Veränderungen des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs sowie nach einem Wechsel der Geschäftsführung oder der Klasse führen die Mitgliedstaaten eine Überprüfung gemäß Anhang II durch. Bei einem Wechsel der Geschäftsführung oder der Klasse kann der Mitgliedstaat nach Berücksichtigung der zuvor für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug durchgeführten Überprüfungen und unter der Voraussetzung, dass der sichere Betrieb des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder des Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs durch diesen Wechsel nicht beeinträchtigt wird, das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder das Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug von der im ersten Satz dieses Absatzes vorgeschriebenen Überprüfung freistellen.

Artikel 6

Überprüfungsbericht

(1) Nach jeder entsprechend dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfung erstellt der Überprüfer einen Überprüfungsbericht gemäß Anhang IX der Richtlinie 2009/16/EG.

(2) Die in dem Bericht enthaltenen Informationen werden an die in Artikel 10 vorgesehene Überprüfungsdatenbank übermittelt. Der Kapitän erhält ebenfalls eine Abschrift des Überprüfungsberichts.

Artikel 7

Mängelbeseitigung, Auslaufverbot und Aussetzung der Überprüfung

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Behebung aller Mängel, die bei einer entsprechend dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfung bestätigt oder festgestellt werden.

(2) Stellen die Mängel eine eindeutige Gefährdung der Gesundheit oder Sicherheit oder eine unmittelbare Gefahr für die Gesundheit oder das Leben, das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, seine Besatzung und seine Fahrgäste dar, so sorgt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats dafür, dass für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug ein Auslaufverbot angeordnet wird. Der Kapitän erhält eine Abschrift dieses Verbots.

(3) Das Auslaufverbot wird erst aufgehoben, wenn die zuständige Behörde des Mitgliedstaats überzeugt ist, dass der Mangel behoben und die Gefährdung beseitigt wurde oder wenn die zuständige Behörde des Mitgliedstaats festgestellt hat, dass das Schiff oder Fahrzeug unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder den Betrieb wieder aufnehmen kann, ohne dass dies ein Risiko für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder ein Risiko für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug oder andere Schiffe darstellt.

(4) Kann ein Mangel nach Absatz 2 nicht ohne Weiteres in dem Hafen, in dem er festgestellt oder bestätigt wurde, behoben werden, so kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats zustimmen, dass das Schiff oder Fahrzeug eine geeignete Reparaturwerft anlaufen darf, in der der Mangel ohne Weiteres behoben werden kann.

(5) In außergewöhnlichen Fällen, in denen der Gesamtzustand des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs offensichtlich unternormig ist, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats die Überprüfung dieses Schiffs oder Fahrzeugs so lange aussetzen, bis das Unternehmen die notwendigen Maßnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug keine eindeutige Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit oder keine unmittelbare Gefahr für das Leben seiner Besatzung und Fahrgäste mehr darstellt, oder um sicherzustellen, dass es die einschlägigen Vorschriften der geltenden internationalen Übereinkommen erfüllt.

(6) Setzt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats die Überprüfung gemäß Absatz 5 aus, so wird für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug automatisch ein Auslaufverbot angeordnet. Das Auslaufverbot wird aufgehoben, wenn die Überprüfung wiederaufgenommen und erfolgreich abgeschlossen wurde und die Bedingungen in Absatz 3 dieses Artikels und in Artikel 9 Absatz 2 erfüllt sind.

(7) Um die Überlastung der Häfen zu vermindern, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats die Erlaubnis erteilen, dass ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, für das ein Auslaufverbot angeordnet wurde, in einen anderen Teil des Hafens gebracht wird, sofern dies ungefährlich ist. Das Risiko einer Überlastung des Hafens darf jedoch nicht für die Entscheidung über die Anordnung oder die Aufhebung eines Auslaufverbots von Belang sein. Die Hafenbehörden oder -stellen erleichtern die Aufnahme solcher Schiffe.

Artikel 8

Recht auf Widerspruch

(1) Das Unternehmen hat das Recht, Widerspruch gegen das durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats angeordnete Auslaufverbot einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung auf das Auslaufverbot, sofern nicht nach Maßgabe des nationalen Rechts einstweilige Maßnahmen erlassen werden. Die Mitgliedstaaten führen zu diesem Zweck geeignete Verfahren nach Maßgabe ihrer nationalen Rechtsvorschriften ein und behalten sie bei.

(2) Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats setzt den Kapitän eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs, für das ein Auslaufverbot angeordnet wurde, über das Widerspruchsrecht und die anzuwendenden Verfahren in Kenntnis. Wird aufgrund eines Widerspruchs ein Auslaufverbot aufgehoben oder geändert, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in Artikel 10 vorgesehene Überprüfungsdatenbank unverzüglich entsprechend geändert wird.

Artikel 9

Kosten

(1) Werden bei einer Überprüfung nach den Artikeln 3 und 5 Mängel bestätigt oder festgestellt, die ein Auslaufverbot rechtfertigen, so sind alle mit der Überprüfung verbundenen Kosten vom Unternehmen abzugelten.

(2) Das Auslaufverbot wird erst dann aufgehoben, wenn die Kosten vollständig erstattet wurden oder eine ausreichende Sicherheit für die Kostenerstattung geleistet wurde.

Artikel 10

Überprüfungsdatenbank

(1) Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert eine Überprüfungsdatenbank, an die alle Mitgliedstaaten angebunden sind und die alle Informationen enthält, die für die Anwendung des mit dieser Richtlinie eingerichteten Überprüfungssystems erforderlich sind. Diese Datenbank wird auf der Grundlage der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Überprüfungsdatenbank errichtet und bietet ähnliche Funktionen wie die letztgenannte Datenbank.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen, einschließlich Informationen zu Mängeln und Auslaufverboten, unverzüglich an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden, sobald der Überprüfungsbericht fertiggestellt bzw. das Auslaufverbot aufgehoben wurde. Bezüglich der in diesen Informationen enthaltenen Einzelangaben gelten die Bestimmungen des Anhangs XIII der Richtlinie 2009/16/EG sinngemäß.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Überprüfungsdatenbank übermittelten Informationen binnen 72 Stunden im Hinblick auf ihre Veröffentlichung validiert werden.

(4) Die Kommission stellt sicher, dass anhand der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Überprüfungsdaten alle für die Durchführung dieser Richtlinie relevanten Daten aus der Überprüfungsdatenbank abgerufen werden können.

(5) Die Mitgliedstaaten haben Zugang zu allen in der Überprüfungsdatenbank erfassten Informationen, die für die Anwendung des Überprüfungssystems gemäß dieser Richtlinie sowie der Richtlinie 2009/16/EG relevant sind.

Artikel 11

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 12

Änderungsverfahren

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge dieser Richtlinie zu erlassen, um den Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der IMO, Rechnung zu tragen und die diesbezüglichen technischen Spezifikationen im Lichte der gesammelten Erfahrungen zu verbessern.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Seeverkehrssicherheit, der Gesundheit, der Lebens- oder Arbeitsbedingungen an Bord oder der Meeresumwelt bzw. eine Unvereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr zu vermeiden, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie eine Änderung der in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nicht anzuwenden.

Diese delegierten Rechtsakte werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Termin für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.

Artikel 13

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem 20. Dezember 2017 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 14

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

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

1. In Artikel 2 werden die folgenden Nummern angefügt:

„25. ‚Ro-Ro-Fahrgastschiff' ein Schiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;

26. ‚Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug' ein Schiff im Sinne von Kapitel X Regel 1 von SOLAS 74 in der jeweils geltenden Fassung, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;

27. ‚Linienverkehr' eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar

i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder

ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist."

2. In Artikel 3 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Diese Richtlinie gilt auch für Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die gemäß Artikel 14a außerhalb eines Hafens oder Ankerplatzes während eines Linienverkehrsdienstes durchgeführt werden."

3. In Artikel 13 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Schiffe, die gemäß Artikel 12 oder Artikel 14a für eine Überprüfung ausgewählt werden, wie folgt einer Erstüberprüfung oder einer gründlicheren Überprüfung unterzogen werden:".

4. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 14a*

Überprüfung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr

(1) Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr unterliegen Überprüfungen gemäß den in Anhang XVII aufgeführten zeitlichen Vorgaben und sonstigen Anforderungen.

(2) Bei der Planung der Überprüfungen eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs berücksichtigen die Mitgliedstaaten in gebührender Weise den Betriebs- und Instandhaltungsplan des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs.

(3) Wurde ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug einer Überprüfung nach Anhang XVII unterzogen, so wird diese Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst und für die Zwecke der Artikel 10, 11 und 12 sowie für die Berechnung der Erfüllung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats berücksichtigt. Die Überprüfung wird in die Gesamtzahl der gemäß Artikel 5 von jedem Mitgliedstaat durchgeführten jährlichen Überprüfungen eingerechnet.

(4) Artikel 9 Absatz 1, Artikel 11 Buchstabe a und Artikel 14 finden keine Anwendung auf die nach diesem Artikel überprüften Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr.

(5) Die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die einer zusätzlichen Überprüfung nach Artikel 11 Buchstabe b unterzogen werden, gemäß Anhang I Teil II Abschnitt 3A Buchstabe c und Abschnitt 3B Buchstabe c für eine Überprüfung ausgewählt werden. Die nach diesem Absatz durchgeführten Überprüfungen berühren nicht das in Anhang XVII Nummer 2 festgelegte Überprüfungsintervall.

(6) Der Überprüfer der zuständigen Behörde des Hafenstaats kann zustimmen, bei der Überprüfung eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder eines Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs von einem Überprüfer eines anderen Hafenstaats mit Beobachterstatus begleitet zu werden. Führt das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats, so ersucht der Hafenstaat auf Antrag einen Vertreter des Flaggenstaates, als Beobachter an der Überprüfung teilzunehmen.“

5. Artikel 15 Absatz 3 wird gestrichen.

6. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten verwehren jedem Schiff den Zugang zu seinen Häfen und Ankerplätzen, das

— die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die schwarze Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde, oder

— die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die graue Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

Unterabsatz 1 findet keine Anwendung auf die in Artikel 21 Absatz 6 beschriebenen Fälle.

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

7. Folgender Anhang wird angefügt:

„*ANHANG XVII*

Überprüfung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr

1.1. Bevor ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den Betrieb eines Linienverkehrs im Sinne dieser Richtlinie aufnimmt, führen die Mitgliedstaaten eine Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2110 (*) durch, um sicherzustellen, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt.

1.2. Soll ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Linienverkehr eingesetzt werden, so kann der betreffende Mitgliedstaat vorangegangene Überprüfungen berücksichtigen, die ein anderer Mitgliedstaat in den vorangegangenen acht Monaten bei dem betreffenden Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in Bezug auf den Betrieb in einem anderen Linienverkehr im Sinne dieser Richtlinie durchgeführt hat, sofern der Mitgliedstaat in jedem Einzelfall zu der Auffassung gelangt ist, dass diese vorangegangenen Überprüfungen für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind und dass bei diesen Überprüfungen die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt waren. Die unter Nummer 1.1 genannten Überprüfungen müssen nicht durchgeführt werden, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den neuen Linienverkehrsdienst aufnimmt.

1.3. Besteht aufgrund unvorhergesehener Umstände dringender Bedarf am raschen Einsatz eines Ersatz-Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder eines Ersatz-Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs, um einen unterbrechungsfreien Dienst sicherzustellen, und Nummer 1.2 kommt nicht zur Anwendung, kann der Mitgliedstaat gestatten, dass das Fahrgastschiff oder das Fahrzeug den Betrieb aufnimmt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) eine Sichtprüfung und eine Prüfung der Unterlagen ergeben keine Bedenken, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb nicht erfüllt, und

b) der Mitgliedstaat führt innerhalb eines Monats die Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2110 durch.

2. Die Mitgliedstaaten führen einmal jährlich, jedoch frühestens vier Monate und spätestens acht Monate nach der letzten Überprüfung, Folgendes durch:

a) eine Überprüfung, einschließlich der Anforderungen des Anhangs II der Richtlinie (EU) 2017/2110 und der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 428/2010 der Kommission (**), soweit geboten, und

b) eine Überprüfung während eines Linienverkehrsdienstes. Diese Überprüfung deckt die in Anhang III der Richtlinie (EU) 2017/2110 aufgeführten Punkte sowie eine nach dem fachlichen Urteil des Überprüfers ausreichende Anzahl der in den Anhängen I und II der Richtlinie (EU) 2017/2110 aufgeführten Punkte ab, um zu gewährleisten, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug weiterhin alle notwendigen Anforderungen für einen sicheren Betrieb erfüllt.

3. Ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, bei dem keine Überprüfung gemäß Nummer 2 durchgeführt wurde, wird der Prioritätsstufe I zugeordnet.

4. Eine Überprüfung gemäß Nummer 1.1 gilt als Überprüfung für die Zwecke von Nummer 2 Buchstabe a dieses Anhangs.

(*) Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61).

(**) Verordnung (EU) Nr. 428/2010 der Kommission vom 20. Mai 2010 zur Durchführung des Artikels 14 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf erweiterte Überprüfungen von Schiffen (ABl. L 125 vom 21.5.2010, S. 2).“

Artikel 15

Aufhebung

Die Richtlinie 1999/35/EG wird aufgehoben.

Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IV.

Artikel 16

Bewertung

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 21. Dezember 2026 vor.

Artikel 17

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 21. Dezember 2019 die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 21. Dezember 2019 an.

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.

Artikel 18

Inkrafttreten

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

Artikel 19

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 15. November 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
A. TAJANI	M. MAASIKAS

ANHANG I

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN SCHIFFE IM LINIENVERKEHR

(gemäß Artikel 3 und Artikel 5)

Zu überprüfen ist, ob

1. der Kapitän angemessen unterrichtet wird über die Verfügbarkeit landgestützter Streckenführungssysteme und sonstiger Informationssysteme, die ihm die sichere Abwicklung der Fahrt gestatten, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu fahren beginnt, und dass er die von den Mitgliedstaaten eingerichteten Streckenführungs- und Informationssysteme nutzt;

2. die einschlägigen Bestimmungen der Absätze 2 bis 6 des Rundschreibens MSC/Cir. 699 vom 17. Juli 1995 (Überarbeitete Richtlinien für Sicherheitsanweisungen an Fahrgäste) angewandt werden;

3. an einem leicht zugänglichen Ort eine Übersicht über die Arbeitszeiten an Bord ausgehängt wird, die Auskunft gibt über

   a) den Dienstplan auf See und im Hafen und

   b) die vorgeschriebene Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit des Wachpersonals;

4. der Kapitän nicht daran gehindert wird, eine Entscheidung zu treffen, die nach dem fachlichen Urteil des Kapitäns für eine sichere Schiffsführung und einen sicheren Schiffsbetrieb erforderlich ist, insbesondere in schwerem Wetter und bei grober See;

5. der Kapitän alle mit der Schiffsführung zusammenhängenden Tätigkeiten und Vorkommnisse aufzeichnet, die für die Sicherheit der Seefahrt von Bedeutung sind;

6. jedwede Beschädigung oder ständige Verformung der Außenhautpforten oder der zugehörigen Außenhautbeplattung, durch die die Sicherheit des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs beeinträchtigt werden könnte, und jedwede Mängel bei den Sicherungsvorrichtungen dieser Pforten umgehend der Verwaltung sowohl des Flaggenstaats als auch des Hafenstaats mitgeteilt und unverzüglich zu deren Zufriedenheit behoben werden;

7. vor der Abfahrt des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs ein aktueller Reisewegplan vorliegt und ob bei der Ausarbeitung des Reisewegplans die in der Entschließung A.893(21) der IMO-Versammlung vom 25. November 1999 enthaltenen Leitlinien für die Reisewegplanung voll berücksichtigt sind;

8. den Fahrgästen allgemeine Informationen über die für ältere und behinderte Personen vorgesehenen Dienste und Hilfsmaßnahmen an Bord in einem Format zur Verfügung gestellt werden, das auch für Personen mit Sehschwäche geeignet ist.

ANHANG II

VERFAHREN FÜR ÜBERPRÜFUNGEN

(gemäß Artikel 3 und Artikel 5)

1. Mit den Überprüfungen muss sichergestellt werden, dass die von einem Flaggenstaat oder für ihn aufgestellten vorgeschriebenen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Bau, Unterteilung und Stabilität, Maschinenanlagen und elektrische Anlagen, Ladung und Stabilität, Brandschutz, maximale Fahrgastzahl, Rettungsmittel und Beförderung gefährlicher Güter, Funk- und Navigationsausrüstung, erfüllt werden. Zu diesem Zweck umfassen die Überprüfungen folgende Maßnahmen:

   — Ingangsetzen des Notstromaggregats;

   — Überprüfung der Notbeleuchtung;

   — Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;

   — Prüfung der Rundspruchanlage;

   — Brandschutzübung, einschließlich einer Demonstration, dass die Besatzungsmitglieder mit dem Einsatz der Brandschutzausrüstung gut vertraut sind;

   — Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;

   — Prüfung der Fernabschaltvorrichtung der Brennstoffversorgung für die Kessel, die Haupt- und die Hilfsmaschinen sowie die Belüftung;

   — Prüfung der Fernschließvorrichtungen und der lokalen Schließvorrichtungen für Feuerklappen;

   — Prüfung der Feuermelde- und Alarmsysteme;

   — Prüfung des einwandfreien Schließens der Feuertüren;

   — Betrieb der Lenzpumpen;

   — Schließen wasserdichter Schottentüren sowohl vor Ort als auch mithilfe der Fernschließvorrichtung;

   — Demonstration, dass die Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellung mit dem Lecksicherheitsplan gut vertraut sind;

   — Herablassen mindestens eines Bereitschaftsboots und eines Rettungsboots in das Wasser, Ingangsetzen und Prüfen des Antriebs- und Rudersystems und Wiederaufnahme aus dem Wasser in die Staustellung;

   — Überprüfen der Übereinstimmung sämtlicher Rettungs- und Bereitschaftsboote mit dem Bestandsverzeichnis;

   — Prüfung der Haupt- und der Hilfsruderanlage des Schiffs oder Fahrzeugs.

2. Bei den Überprüfungen ist besonders darauf zu achten, dass die Besatzungsmitglieder mit den nachstehenden Vorschriften und Verfahren vertraut sind und diese wirksam anwenden können: Sicherheits-, Notfall-, Instandhaltungs-, Arbeits- und Fahrgastsicherheitsvorschriften, Vorschriften für die Brücke sowie für die Handhabung von Ladung und Fahrzeugen. Es ist zu prüfen, ob die Besatzung in der Lage ist, in der gemeinsamen, im Logbuch des Schiffs angegebenen Sprache Befehle und Anweisungen zu verstehen und gegebenenfalls zu erteilen sowie Rückmeldung zu erstatten. Die Nachweise darüber, dass die Besatzungsmitglieder eine Sonderausbildung abgeschlossen haben, sind insbesondere im Hinblick auf die nachstehenden Bereiche zu prüfen:

   — Führung von Menschenmengen;

   — Vertrautheit mit den Notfallsystemen;

   — Sicherheitstraining für Besatzungsmitglieder, die Fahrgästen in einer Notsituation, insbesondere älteren und behinderten Personen, in den Fahrgasträumen direkte Hilfe leisten;

   — Krisenmanagement und Ausbildung für den Umgang mit Menschen in Notsituationen.

   Bei der Überprüfung ist ferner der Frage nachzugehen, ob die Dienstzeiten, insbesondere für das Wachpersonal, zu einer übermäßigen Ermüdung führen.

3. Die Befähigungszeugnisse von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, müssen den Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) entsprechen.

([1]) Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33).

ANHANG III

VERFAHREN FÜR ÜBERPRÜFUNGEN WÄHREND EINES LINIENVERKEHRSDIENSTES

(gemäß Artikel 5)

Bei Überprüfungen während eines Linienverkehrs wird überprüft:

1. Fahrgastangaben

   Ob die Anzahl der Fahrgäste, für die das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug (im Folgenden das „Schiff") zugelassen ist, nicht überschritten wird und ob die Registrierung von Fahrgastangaben der Richtlinie 98/41/EG des Rates ([1]) entspricht. Ferner, wie die Informationen über die Gesamtzahl der Fahrgäste dem Kapitän mitgeteilt werden und gegebenenfalls wie Fahrgäste, die eine Hin- und Rückfahrt machen, ohne dabei an Land zu gehen, in die Gesamtzahl der Fahrgäste der Rückfahrt einbezogen werden.

2. Angaben zur Ladung und Stabilität

   Ob — soweit geboten — zuverlässige Tiefgangsanzeiger vorhanden und in Gebrauch sind, ob Maßnahmen getroffen werden, damit das Schiff nicht überladen wird und die jeweilige Schottenladelinie nicht unter Wasser liegt, ob die Bewertung von Ladung und Stabilität vorschriftsmäßig durchgeführt wird, ob Lastkraftwagen und andere Ladungen, falls erforderlich, gewogen werden und die Zahlen dem Schiff zur Bewertung von Ladung und Stabilität mitgeteilt werden und ob Lecksicherheitspläne ständig offen aushängen und den Schiffsoffizieren Lecksicherheitshandbücher mit den entsprechenden Angaben ausgehändigt werden.

3. Seetüchtigkeit

   Ob das Verfahren zur Sicherstellung der Seetüchtigkeit des Schiffs, bevor es den Liegeplatz verlässt, befolgt wird, wobei dieses auch ein Meldeverfahren umfassen sollte, mit dem bestätigt wird, dass alle wasser- und wetterdichten Außenhauttüren geschlossen sind, ob alle Türen des Fahrzeugdecks geschlossen sind, bevor das Schiff den Liegeplatz verlässt, oder nur so lange offen bleiben, bis das Bugvisier geschlossen werden kann, ob die Vorkehrungen für das Schließen der Bug-, Heck- und Seitentüren getroffen wurden, ob Signallampen und Kamera-Überwachungssysteme betriebsbereit sind, um den Zustand der Türen auf der Kommandobrücke anzuzeigen. Schwierigkeiten mit dem Betrieb der Signallampen, insbesondere den Schaltern an den Türen, sollten festgestellt und mitgeteilt werden.

4. Sicherheitsdurchsagen

   Ob die Form der routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen, das Anbringen von Anweisungen und Empfehlungen für den Notfall in der (den) erforderlichen Sprache(n) erfolgt, ob die routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen bei Antritt der Reise erfolgen und in allen öffentlichen Räumen, einschließlich der offenen Decks, die den Fahrgästen zugänglich sind, hörbar sind.

5. Tagebucheinträge

   Ob das Tagebuch Einträge über das Schließen der wasserdichten und wetterfesten Bug-, Heck- und Seitentüren sowie über praktische Übungen für die wasserdichten Schottentüren und Tests der Rudermaschine enthält, ob auch Angaben über Tiefgang, Freibord und Stabilität und die gemeinsame Arbeitssprache der Besatzung enthalten sind.

6. Gefährliche Güter

   Ob Ladungen mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern den einschlägigen Vorschriften entsprechend befördert werden und ob insbesondere eine Erklärung betreffend die gefährlichen und umweltschädlichen Güter zusammen mit dem Frachtbrief oder dem Lageplan vorliegt, damit deren Standort an Bord erkennbar ist, ob die Beförderung dieser Ladung auf Fahrgastschiffen zulässig ist und die gefährlichen und umweltschädlichen Güter vorschriftsmäßig gekennzeichnet, etikettiert, verstaut, gesichert und getrennt befördert werden.

   Ob Fahrzeuge, die gefährliche und umweltschädliche Güter befördern, vorschriftsmäßig gekennzeichnet und gesichert werden, ob bei der Beförderung gefährlicher und umweltschädlicher Güter eine Kopie des Frachtbriefs oder des Ladeplans an Land verfügbar ist, ob dem Kapitän die Notifizierungsanforderungen der Richtlinie 2002/59/EG

([1]) Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) sowie die Not- und Erste-Hilfe-Maßnahmen im Fall eines Unfalls mit gefährlichen oder meeresverschmutzenden Gütern bekannt sind, ob die Belüftungsanlagen der Fahrzeugdecks jederzeit in Betrieb sind und verstärkt eingesetzt werden, wenn die Fahrzeugmotoren laufen, und ob auf der Kommandobrücke angezeigt wird, dass die Belüftungsanlage des Fahrzeugdecks in Betrieb ist.

7. Sicherung von Lastkraftwagen

Wie Lastkraftwagen gesichert sind, z. B. ob mithilfe von Blockverstauung oder Einzellaschung, ob ausreichende Stützpunkte vorhanden sind, welche Vorkehrungen für die Sicherung von LKW für tatsächliche oder erwartete ungünstige Wetterverhältnisse getroffen werden, wie gegebenenfalls Busse und Motorräder gesichert werden, ob das Schiff über ein Handbuch für die Ladungssicherung verfügt.

8. Fahrzeugdecks

Ob Spezialladungs- und Ro-Ro-Laderäume ständig durch einen Wachdienst oder ein Kamera-Überwachungssystem kontrolliert werden, sodass die Bewegung der Fahrzeuge bei ungünstigen Wetterverhältnissen oder das Betreten dieser Räume durch Unbefugte beobachtet werden kann, ob Feuertüren und Eingänge geschlossen und Hinweise für die Fahrgäste angebracht sind, wonach das Betreten der Fahrzeugdecks untersagt ist, während das Schiff auf See ist.

9. Verschließen der wasserdichten Türen

Ob die Betriebsvorschriften für die wasserdichten Schottentüren eingehalten und die erforderlichen praktischen Übungen durchgeführt werden, ob das Kontrollsystem der Kommandobrücke für die wasserdichten Türen, falls möglich, auf „Vor-Ort"-Überwachung eingestellt ist, ob die Türen bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und in gefährlichen Situationen geschlossen gehalten werden und ob die Besatzung ordnungsgemäß über den Betrieb der Türen unterrichtet wird und sich der Gefahr eines Missbrauchs bewusst ist.

10. Feuerronden

Ob ein wirksamer Feuerwachdienst unterhalten wird, sodass ein Ausbruch von Feuer umgehend festgestellt werden kann. Dies sollte auch für Spezialräume, in denen weder eine Feuermeldeanlage noch ein Alarmsystem installiert ist, gelten. Diese Räume können gemäß Nummer 8 regelmäßig durch Wachgänge überprüft werden.

11. Verständigung im Notfall

Ob es in Übereinstimmung mit dem Mannschaftsverzeichnis eine ausreichende Zahl von Besatzungsmitgliedern gibt, die den Fahrgästen im Notfall Hilfe leisten können, und diese jederzeit erkannt werden und sich mit den Fahrgästen verständigen können. Hierbei ist ein angemessenes Zusammenspiel der nachstehenden Faktoren zu berücksichtigen:

a) die Sprache(n) entsprechend den am häufigsten vertretenen Nationalitäten der Fahrgäste, die auf einer bestimmten Strecke befördert werden;

b) die Wahrscheinlichkeit, dass die Fähigkeit, grundlegende Anweisungen in einem elementaren Englisch erteilen zu können, eine Verständigung mit den Fahrgästen ermöglicht, die Hilfe benötigen, falls Fahrgast und Besatzungsmitglied nicht die gleiche Sprache sprechen;

c) die Möglichkeit, während eines Notfalls auf eine andere Kommunikationsform zurückgreifen zu müssen (z. B. Vorführung, Handzeichen oder Hinweis auf die Örtlichkeiten, an denen sich die Sicherheitsanweisungen, Musterstationen, Rettungsgeräte oder Notausgänge befinden, falls eine verbale Verständigung unmöglich sein sollte);

d) ob Fahrgäste in ihrer Muttersprache oder anderen Sprachen vollständige Sicherheitsanweisungen erhalten haben;

e) die Sprachen, in denen die Notfalldurchsagen während eines Notfalls oder einer Notfallübung erfolgen können, um den Fahrgästen sachkundige Anleitungen zu geben und den Besatzungsmitgliedern die Hilfeleistung zu erleichtern.

12. Gemeinsame Arbeitssprache der Besatzungsmitglieder

Ob eine Arbeitssprache festgelegt wurde, um ein wirksames Vorgehen der Besatzung in Sicherheitsfragen zu gewährleisten, und ob diese Arbeitssprache im Logbuch eingetragen ist.

([1]) 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).

13. Sicherheitsausrüstung

Ob die Rettungsmittel und Brandschutzausrüstung, einschließlich der Feuertüren und sonstiger baulicher Brandschutzvorkehrungen, die leicht besichtigt werden können, instand gehalten werden, ob die Brandschutzpläne ständig ausgehängt sind oder den Schiffsoffizieren gleichwertige Informationen in Buchform zur Verfügung gestellt werden, ob die Schwimmwesten vorschriftsmäßig verstaut und die Stauplätze für Kinderschwimmwesten leicht erkennbar sind, ob gewährleistet ist, dass der Betrieb der Feuermeldeanlagen, Notschließvorrichtungen, Sturmventile usw. nicht durch die Ladung der auf den Fahrzeugdecks stehenden Fahrzeuge behindert wird.

14. Navigations- und Funkausrüstung

Ob die Navigations- und Funkausrüstung, einschließlich der Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB), betriebsbereit sind.

15. Zusätzliche Notbeleuchtung

Ob — falls vorgeschrieben — ein zusätzliches Notbeleuchtungssystem eingebaut wurde und ob ein Mängelverzeichnis geführt wird.

16. Fluchtmöglichkeiten

Ob Fluchtmöglichkeiten, einschließlich Fluchtwege, entsprechend den geltenden Vorschriften gekennzeichnet sind und ob deren Beleuchtung durch die Haupt- und die Notstromquelle gewährleistet ist, ob Maßnahmen getroffen wurden, um die Fluchtwege von Fahrzeugen freizuhalten, wenn diese Fluchtwege das Fahrzeugdeck queren oder durch dieses verlaufen, ob die Notausgänge freigehalten werden und ob dies insbesondere auf die Notausgänge des Duty-free-Shops zutrifft, die erfahrungsgemäß durch Waren versperrt werden.

17. Sauberkeit des Maschinenraums

Ob der Maschinenraum im Zusammenhang gemäß den Instandhaltungsverfahren sauber gehalten wird.

18. Abfallentsorgung

Ob zufriedenstellende Vorkehrungen für die Behandlung und Entsorgung von Abfällen getroffen wurden.

19. Planmäßige Instandhaltung

Ob alle Unternehmen über besondere Vorschriften für die planmäßige Instandhaltung aller sicherheitsrelevanten Bereiche verfügen. Hierzu zählen die Bug-, Heck- und Seitentüren einschließlich der jeweiligen Schließvorrichtungen, aber auch die Instandhaltung des Maschinenraums und die Sicherheitsausrüstung. Ob Pläne für eine regelmäßige Prüfung aller Bereiche vorliegen, um die Sicherheit auf höchstem Niveau zu halten. Ob Verfahren für die Aufzeichnung von Mängeln und zur Bestätigung der vorschriftsmäßigen Behebung dieser Mängel bestehen, sodass der Kapitän und die an Land innerhalb der Unternehmensleitung benannte Person von diesen Mängeln in Kenntnis gesetzt werden und ihnen deren Behebung innerhalb einer festgelegten Zeitspanne mitgeteilt wird. Ob die regelmäßige Überprüfung der Betriebsfähigkeit der Schließvorrichtungen an den inneren und äußeren Bugtüren die Signallampen, die Überwachungsanlagen und Speigatte in den Räumen zwischen dem Bugvisier und der Innentür, insbesondere den Verschlussmechanismus und die zugehörigen Hydrauliksysteme, umfassen.

20. Durchführung der Reise

Während der Reise sollte geprüft werden, ob die Fahrgastzahl die zulässige Höchstzahl überschreitet. Dabei sollte auch die Verfügbarkeit von Sitzplätzen und das Blockieren von Durchgängen, Treppen und Notausgängen durch Gepäck und Fahrgäste, für die es keine Sitzplätze mehr gibt, geprüft werden. Es ist auch notwendig, zu prüfen, ob das Fahrzeugdeck vor Reiseantritt von den Fahrgästen geräumt wird und ob diese bis kurz vor dem Festmachen keinen Zugang zum Fahrzeugdeck haben.

ANHANG IV

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 1999/35/EG	Diese Richtlinie
Artikel 1	—
Artikel 2 Buchstaben a, b, d, e, f, g, h, j, m, o, r	Artikel 2 Nummern 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Artikel 2 Buchstaben c, i, k, l, n, p, q, s	—
Artikel 3	Artikel 1
Artikel 4	—
Artikel 5 Nummer 1 Buchstabe a	Artikel 3
Artikel 5 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2	—
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 4
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 5 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a, b, c	Artikel 7
Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d	—
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 7
Artikel 10 Absatz 3	Artikel 8
Artikel 10 Absatz 4	—
Artikel 11 Absätze 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8	—
Artikel 11 Absatz 6	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 13 Absätze 1, 2, 4, 5	—
Artikel 13 Absatz 3	Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 10
Artikel 14	—
Artikel 15	—
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 12
Artikel 18	Artikel 11
Artikel 19	Artikel 17
Artikel 20	Artikel 16
Artikel 21	Artikel 18
Artikel 22	Artikel 19
Anhang I	Anhang I