

## RICHTLINIE 98/25/EG DES RATES

vom 27. April 1998

**zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 95/21/EG <sup>(4)</sup> sind „Übereinkommen“ im Sinne der Richtlinie die in diesem Artikel genannten Übereinkommen, die zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie in Kraft sind. Nach Artikel 2 Nummer 2 bezeichnet der Ausdruck „Pariser Vereinbarung“ die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in der zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie geltenden Fassung.
- (2) Seit Erlass der Richtlinie 95/21/EG sind Änderungen an den Übereinkommen SOLAS 74, MARPOL 73/78 und STCW 78 in Kraft getreten. Die letzten Änderungen an der Pariser Vereinbarung sind am 14. Januar 1998 in Kraft getreten. Die genannten Änderungen sollten im Rahmen der Richtlinie Anwendung finden.
- (3) Mit dem am 4. November 1993 von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation beschlossenen und durch das neue Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens verbindlich gemachten Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) wird ein System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen errichtet, das von dem für den Betrieb des Schiffs verantwortlichen Unternehmen sowohl an Bord des Schiffs als auch an Land anzuwenden ist und das von der Verwaltung des Staates, in dem das Unternehmen seinen Geschäftssitz hat, überprüft wird.

<sup>(1)</sup> ABl. C 264 vom 30. 8. 1997, S. 33.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme vom 10. Dezember 1997 (ABl. C 73 vom 9. 3. 1998, S. 64).

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 4. Dezember 1997 (ABl. L 388 vom 22. 12. 1997, S. 16), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 12. Februar 1998 (ABl. C 91 vom 26. 3. 1998, S. 28) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 31. März 1998 (ABl. C 138 vom 4. 5. 1998).

<sup>(4)</sup> ABl. L 157 vom 7. 7. 1995, S. 1.

(4) Der ISM-Code ist ein wesentlicher Beitrag zur Sicherheit auf See und zum Schutz der Meeresumwelt in den Hoheitsgewässern der Gemeinschaft.

(5) Der ISM-Code tritt weltweit am 1. Juli 1998 für alle Fahrgastschiffe und für Öltankschiffe, Chemikalien-tankschiffe, Gastankschiffe, Massengutschiffe und Fracht-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl von 500 Registertonnen und mehr in Kraft.

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen <sup>(5)</sup> hat die vorzeitige, zwingende Anwendung des ISM-Codes auf sämtliche Ro-Ro-Fähren zum Ziel, die, unter welcher Flagge auch immer, von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden.

(7) Verzögerungen bei der Umsetzung des ISM-Codes auf internationaler Ebene durch Unternehmen und Verwaltungen würden zu einer besorgniserregenden Lage in bezug auf die Sicherheit auf See und den Schutz der Umwelt führen.

(8) Deshalb sind spezifische, gemeinschaftsweit geltende Maßnahmen für die Fälle festzulegen, in denen kein ISM-Zeugnis an Bord mitgeführt wird. Diese Maßnahmen müssen auch das Festhalten aller Schiffe umfassen, die keine gemäß dem ISM-Code ausgestellten Zeugnisse vorweisen können.

(9) Liegen jedoch keine weiteren schweren Mängel vor, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, sollte der betreffende Mitgliedstaat die Aufhebung der Anordnung zum Festhalten des Schiffes gestatten können, wenn dies erforderlich ist, um eine Überlastung der Häfen zu vermeiden.

(10) Die Mitgliedstaaten müssen in diesem Fall unbeschadet des Artikels 11 Absatz 6 der Richtlinie 95/21/EG gemäß Artikel 11 derselben Richtlinie gut aufeinander abgestimmte Maßnahmen treffen, um zu gewährleisten, daß Schiffen, denen das Auslaufen ohne ordnungsgemäße ISM-Zeugnisse gestattet wurde, der Zugang zu allen Häfen in der Gemeinschaft verweigert wird, bis gültige Zeugnisse gemäß dem ISM-Code ausgestellt worden sind.

<sup>(5)</sup> ABl. L 320 vom 30. 12. 1995, S. 14.

- (11) Nur der die Festhaltung anordnende Mitgliedstaat kann die Verweigerung des Zugangs zu Häfen in der Gemeinschaft rückgängig machen. Dieser Staat kann, wenn er dies wünscht, Angaben eines anderen Mitgliedstaats als Nachweis dafür akzeptieren, daß für ein Schiff gültige Zeugnisse vorliegen, die gemäß dem ISM-Code ausgestellt wurden.
- (12) Zur Berücksichtigung von Änderungen an den in Artikel 2 der Richtlinie 95/21/EG genannten internationalen Übereinkommen und der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle muß eine Anpassung der Richtlinie 95/21/EG über ein vereinfachtes Verfahren möglich sein. Am besten hierfür geeignet erscheint das in Artikel 18 der Richtlinie vorgesehene Verfahren. Artikel 19 ist dazu entsprechend zu ergänzen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Richtlinie 95/21/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) Unter Nummer 1 werden die Worte „zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie“ durch die Angabe „am 1. Juli 1998“ ersetzt.
- b) Unter Nummer 2 werden die Worte „in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung“ durch die Angabe „in der am 14. Januar 1998 geltenden Fassung“ ersetzt.

2. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 9a*

#### **Verfahren bei fehlenden ISM-Zeugnissen**

(1) Wird bei der Überprüfung festgestellt, daß an Bord eines Schiffs, für das zum Zeitpunkt der Überprüfung innerhalb der Gemeinschaft der ISM-Code gilt, die Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) fehlt, so stellt die zuständige Behörde sicher, daß das Schiff festgehalten wird.

(2) Werden bei der Überprüfung keine weiteren Mängel festgestellt, die ein Festhalten rechtfertigen, so kann die zuständige Behörde ungeachtet des Fehlens der in Absatz 1 bezeichneten Unterlagen die Festhaltenordnung aufheben, um eine Überlastung des Hafens zu vermeiden. Ergeht eine solche Entscheidung, so setzt die zuständige Behörde unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß allen Schiffen, denen unter den in Absatz 2 genannten Umständen das Auslaufen aus einem Hafen eines Mitgliedstaats gestattet worden ist, mit Ausnahme der in Artikel 11 Absatz 6 genannten Fälle der Zugang zu jedem Hafen in der Gemeinschaft so lange verweigert wird, bis der Eigentümer oder Betreiber des Schiffs der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Anordnung zum Festhalten ergangen ist, hinreichend nachgewiesen hat, daß das Schiff über gültige Zeugnisse gemäß dem ISM-Code verfügt. Werden Mängel im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 festgestellt und können diese im Festhaltehafen nicht beseitigt werden, so kommen auch die einschlägigen Bestimmungen des Artikels 11 zur Anwendung.“

3. In Artikel 19 wird der folgende Buchstabe hinzugefügt:

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

#### *Artikel 2*

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab 1. Juli 1998 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 wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### *Artikel 3*

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

#### *Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 27. April 1998.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

R. COOK