

**RICHTLINIE 2001/106/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 19. Dezember 2001**

zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates 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)

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⁾, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 13. November 2001 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 95/21/EG des Rates ⁽⁵⁾ wurde für Schiffe in der Europäischen Gemeinschaft ein System der Hafenstaatkontrolle eingeführt, das sich auf einheitliche Überprüfungsverfahren und Festhaltemaßnahmen stützt.
- (2) Den zwischenzeitlich erfolgten Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschlüsse der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) sowie den Entwicklungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung muss Rechnung getragen werden.
- (3) Durch diese Richtlinie werden in keiner Weise Aufgaben von Flaggenstaaten, einschließlich der Aufgaben der im Auftrag der Flaggenstaaten handelnden anerkannten Organisationen, an Hafenstaaten übertragen.
- (4) Einige Schiffe stellen wegen ihres schlechten Erhaltungszustands, ihrer Flagge und ihrer Vorgeschichte ein offenkundiges Risiko für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Meeresumwelt dar. Hierzu zählen insbesondere Schiffe unter der Flagge eines Staates, der in der Schwarzen Liste, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird, als Staat mit „sehr hohem Risiko“ oder „hohem Risiko“ aufgeführt ist. Diesen Schiffen sollte daher der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert werden, sofern nicht nachgewiesen werden kann, dass sie in Gemeinschaftsgewässern sicher betrieben werden können. Es müssen Leitlinien für die Verfahren festgelegt werden, die bei der Verhängung einer derartigen Zugangsverweigerung und der Aufhe-

bung dieser Maßnahme anwendbar sind. Im Interesse der Transparenz sollte die Liste der Schiffe, denen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, veröffentlicht werden.

- (5) Schiffe mit hohem Prioritätsfaktor stellen ein besonders großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko dar. Daraus leitet sich die Notwendigkeit ab, diese Schiffe in den Gemeinschaftshäfen häufig zu überprüfen.
- (6) Die in Anhang V der Richtlinie 95/21/EG aufgeführten Kategorien von Schiffen stellen ab einem gewissen Alter ebenfalls ein großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko dar. Bei der Entscheidung, ob diese Schiffe einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden sollen, verfügt die Überprüfungsbehörde über einen großen Ermessensspielraum, wodurch in der Gemeinschaft eine einheitliche Vorgehensweise verhindert wird. Daher ist es erforderlich, die Überprüfung dieser Schiffe verbindlich vorzuschreiben. Insbesondere in Anbetracht der Risiken einer umfangreichen Verschmutzung durch Öltankschiffe sowie der Tatsache, dass die überwiegende Mehrheit der Mängel, die ein Festhalten begründen, bei Schiffen auftreten, die über 15 Jahre alt sind, sollte die erweiterte Überprüfung auf Öltankschiffe ab einem Alter von 15 Jahren ausgedehnt werden.
- (7) Der Inhalt der erweiterten Überprüfung, für die Leitlinien festgelegt wurden, kann je nach Ermessen der Überprüfungsbehörde sehr unterschiedlich ausfallen. Im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise in der Gemeinschaft sollten diese Leitlinien daher verbindlich vorgeschrieben werden. Jedoch sollte eine Ausnahme vorgesehen werden, wenn die Durchführung einer Überprüfung dieser Schiffe insbesondere aufgrund des Zustands der Ladetanks oder aufgrund betrieblicher Sachzwänge im Zusammenhang mit den Lade- oder Löschvorgängen nicht möglich ist oder übermäßige Risiken für die Sicherheit des Schiffs, seiner Besatzung, des Besichtigers oder für die Sicherheit des Hafengebiets mit sich bringen würde.
- (8) Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, die obligatorischen Überprüfungen effizient zu gestalten, damit — unter Berücksichtigung der verschiedenen Betriebsbedingungen und unter Nutzung der Zusammenarbeit zwischen Häfen und Mitgliedstaaten bei gleichzeitiger Wahrung der quantitativen Gesamtvorgaben für die Überprüfung — der größtmögliche zusätzliche Nutzen aus einer verschärften Überprüfungsregelung gezogen wird.

⁽¹⁾ ABl. C 212 E vom 25.7.2000, S. 102, und ABl. C 154 vom 29.4.2001, S. 67.

⁽²⁾ ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 22.

⁽³⁾ ABl. C 22 vom 24.1.2001, S. 19.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 30. November 2000 (ABl. C 228 vom 13.8.2001, S. 133), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Februar 2001 (ABl. C 101 vom 30.3.2001, S. 15) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 16. Mai 2001 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2001 und Beschluss des Rates vom 6. Dezember 2001.

⁽⁵⁾ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/97/EG der Kommission (ABl. L 331 vom 23.12.1999, S. 67).

- (9) Da die Einstellung und Ausbildung qualifizierter Besichtigter eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt, sollte den Mitgliedstaaten eine schrittweise Aufstockung ihrer Besichtigungsdienste gestattet werden. Für den Hafen Rotterdam ist in Anbetracht seiner besonderen Merkmale, insbesondere des Ausmaßes des dortigen Schiffsverkehrs, die Möglichkeit einer geringfügig längeren Frist für die Einstellung und Ausbildung der Besichtigter vorzusehen.
- (10) Strukturmängel in einem Schiff können das Unfallrisiko auf See erhöhen. Hat das Schiff Mineralöl als Massengut geladen, so können derartige Unfälle katastrophale Folgen für die Umwelt haben. Die Überprüfungsbehörde sollte die zugänglichen Teile des Schiffs einer Sichtprüfung unterziehen, um gegebenenfalls erhebliche Korrosionsschäden aufzudecken und die erforderlichen Folgemaßnahmen zu ergreifen, insbesondere gegenüber den für den baulichen Zustand von Schiffen verantwortlichen Klassifikationsgesellschaften.
- (11) Eine erweiterte Überprüfung, die eine obligatorische Kontrolle bestimmter Aspekte des Schiffes umfasst, erfordert viel Zeit und gründliche Organisation. Die Vorbereitung der Überprüfung sollte erleichtert werden, was wiederum die Wirksamkeit der Überprüfung steigert. Hierzu sollte der Kapitän oder der Betreiber eines Schiffes, das einen Gemeinschaftshafen anläuft, bestimmte betriebsbezogene Informationen mitteilen.
- (12) Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Hafenstaatkontrolle bei der Bekämpfung eines nicht den Bestimmungen entsprechenden Schiffsbetriebs erhöht sich der Arbeitsaufwand für die Besichtigter insgesamt. Daher sollten besondere Anstrengungen unternommen werden, um Doppelüberprüfungen zu vermeiden und die Besichtigter besser über den Inhalt von Überprüfungen zu informieren, die in zuvor angelaufenen Häfen durchgeführt wurden. Daher sollte der durch den Besichtigter nach einer Überprüfung bzw. einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung angefertigte Bericht Angaben zu den bereits überprüften Teilen des Schiffes enthalten. Der Besichtigter im nächsten angelaufenen Hafen kann somit gegebenenfalls entscheiden, dass ein bestimmter Teil des Schiffes nicht überprüft wird, wenn bei der vorangegangenen Überprüfung keine Mängel entdeckt wurden.
- (13) Bei Bordausrüstungen, mit denen sich Daten über die Fahrt eines Schiffes aufzeichnen lassen (VDR-Systeme, d. h. Schiffsdatenschreiber, bzw. eine so genannte „Blackbox“), um so Untersuchungen nach einer Havarie zu erleichtern, wurden erhebliche technische Fortschritte erzielt. Da diese Ausrüstungen für die Sicherheit des Seeverkehrs von großer Bedeutung sind, sollten sie — parallel zu den Bemühungen in dieser Frage im Rahmen der IMO — nach einem Zeitraum von höchstens 5 Jahren ab Inkrafttreten dieser Richtlinie für vor dem 1. Juli 2002 gebaute Frachtschiffe, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, schrittweise verbindlich vorgeschrieben werden; sobald dies geschehen ist, sollte das Fehlen oder der Ausfall dieser Ausrüstungen ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen.
- (14) Die Verwaltung des Flaggenstaats eines überprüften Schiffs oder die betroffene Klassifikationsgesellschaft sollten über das Überprüfungsergebnis unterrichtet werden, damit sie die Entwicklung und gegebenenfalls die Verschlechterung des Schiffszustands wirksamer überwachen und somit rechtzeitig die erforderlichen Abhilfemaßnahmen einleiten können.
- (15) Eine unfallbedingte Ölverschmutzung kann Umwelt und Wirtschaft der betroffenen Region erheblich schädigen. Daher muss überprüft werden, ob Öltankschiffe, die die Häfen der Europäischen Gemeinschaft anlaufen, gegen diese Risiken angemessen versichert sind.
- (16) Die Transparenz der Informationen über Schiffe, die überprüft und festgehalten wurden, ist wesentlicher Bestandteil einer Politik, die darauf abzielt, vom Einsatz von Schiffen abzuschrecken, die den Sicherheitsnormen nicht genügen. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, das Verzeichnis der veröffentlichten Informationen um die Angabe des Schiffscharterers zu ergänzen. Die Öffentlichkeit sollte auch umfassender und klarer über die Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen in den Gemeinschaftshäfen unterrichtet werden. Dies betrifft insbesondere Informationen über gründlichere Überprüfungen von Schiffen sowohl durch die Hafenstaatbehörden als auch durch die Klassifikationsgesellschaften sowie Erläuterungen über die Maßnahmen der Hafenstaatbehörden oder der betroffenen Klassifikationsgesellschaften im Anschluss an eine gemäß der Richtlinie verhängte Festhaltemaßnahme.
- (17) Um der Gefahr unterschiedlicher Sicherheitsstandards und einer Wettbewerbsverzerrung zwischen Häfen und Regionen der Europäischen Gemeinschaft entgegenzuwirken, ist es von wesentlicher Bedeutung, die Anwendung der Richtlinie zu überwachen. Um genauer nachvollziehen zu können, unter welchen Bedingungen die Richtlinie angewandt wird, sollte die Kommission daher über genauere Informationen, insbesondere über die Schiffsbewegungen in Häfen, verfügen. Diese Informationen sollten der Kommission mit hinreichender Häufigkeit übermittelt werden, damit sie schneller eingreifen kann, wenn bei der Anwendung der Richtlinie Unregelmäßigkeiten festgestellt werden.
- (18) Die zur Durchführung der Richtlinie 95/21/EG 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 —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat.“

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

2. Artikel 2 Nummern 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Übereinkommen

- das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL 66),
- das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74),
- das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (Marpol 73/78),
- das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78),
- das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72),
- das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (ITC 69)
- das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO Nr. 147),
- das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 (CLC 92),

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

(2) ‚Pariser Vereinbarung‘ die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in der am 19. Dezember 2001 geltenden Fassung.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Überprüfungsstelle

Die Mitgliedstaaten unterhalten für die Überprüfung von Schiffen geeignete nationale Seeschiffahrtsverwaltungen (nachstehend ‚zuständige Behörden‘ genannt), die über die erforderliche Zahl von Mitarbeitern, insbesondere von qualifizierten Besichtigern, verfügen, und stellen durch geeignete Maßnahmen sicher, dass ihre zuständigen Behörden die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie erfüllen.“

4. Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die zuständige Behörde jedes Mitgliedstaats führt jährlich so viele Überprüfungen von Schiffen gemäß Absatz 2 und Artikel 7 durch, dass deren Gesamtzahl mindestens 25 v. H. der durchschnittlichen jährlichen Zahl der einzelnen Schiffe entspricht, die seine Häfen angelaufen haben, berechnet auf der Grundlage der letzten drei Kalenderjahre, für die statistische Angaben vorliegen.

(2) a) Die zuständige Behörde sorgt vorbehaltlich des Artikels 7a dafür, dass jedes Schiff, das keiner erweiterten Überprüfung unterzogen wurde und für das das Informationssystem Sirenac einen Prioritätsfaktor von über 50 anzeigt, einer Überprüfung gemäß Artikel 6 unterzogen wird, sofern die letzte Überprüfung, die in einem Hafen der unter die

Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführt wurde, mindestens einen Monat zurückliegt.

b) Für die Auswahl der anderen Schiffe zur Überprüfung legen die zuständigen Behörden die Reihenfolge des Vorrangs folgendermaßen fest:

- Unabhängig von ihrem Prioritätsfaktor werden zunächst die in Anhang I Teil I genannten Schiffe ausgewählt.
- Die in Anhang I Teil II genannten Schiffe werden in absteigender Reihenfolge entsprechend dem Wert ihres Prioritätsfaktorbereichs ausgewählt, der im Informationssystem Sirenac angezeigt wird.

(3) Die Mitgliedstaaten sehen von der Überprüfung von Schiffen ab, die in den letzten sechs Monaten von einem Mitgliedstaat überprüft worden sind, sofern

- das Schiff nicht in Anhang I aufgeführt ist und
- nach einer vorhergehenden Überprüfung keine Mängel gemeldet wurden und
- keine triftigen Gründe für eine Überprüfung vorliegen und
- das Schiff nicht unter Absatz 2 Buchstabe a) fällt.“

5. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Obligatorische erweiterte Überprüfung bestimmter Schiffe

(1) Unter eine der Kategorien von Anhang V Abschnitt A fallende Schiffe können nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der letzten erweiterten Überprüfung in einem Hafen eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung einer erneuten erweiterten Überprüfung unterzogen werden.

(2) Wird ein solches Schiff gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b) für eine Überprüfung ausgewählt, so wird eine erweiterte Überprüfung durchgeführt. Jedoch kann zwischen zwei erweiterten Überprüfungen eine Überprüfung gemäß Artikel 6 durchgeführt werden.

(3) a) Der Betreiber oder der Kapitän eines Schiffs, auf das Absatz 1 Anwendung findet, übermittelt der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedstaats jeden Hafens, der nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der letzten erweiterten Überprüfung angelaufen wird, alle in Anhang V Abschnitt B genannten Informationen. Diese Informationen werden spätestens drei Tage vor der voraussichtlichen Ankunftszeit oder noch vor dem Auslaufen aus dem vorherigen Hafen, wenn die Fahrt voraussichtlich weniger als drei Tage dauert, übermittelt.

b) Jedes Schiff, das gegen Buchstabe a) verstößt, wird im Bestimmungshafen einer erweiterten Überprüfung unterzogen.

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

Den Mitgliedstaaten, die — insbesondere aufgrund von Problemen bei der Einstellung und Ausbildung von Besichtigern — ihre Kapazität nicht so rechtzeitig erhöhen können, dass sie alle erforderlichen zusätzlichen Überprüfungen durchführen können, wird bis zum 1. Januar 2003 erlaubt, ihren Besichtigungsdienst schrittweise aufzustocken. Diese Frist kann für den Hafen Rotterdam um sechs Monate verlängert werden. Die Kommission wird die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament hierüber in Kenntnis setzen.

(5) Erweiterte Überprüfungen werden gemäß den Verfahren des Anhangs V Abschnitt C durchgeführt.

(6) Besteht die Möglichkeit, dass eine Änderung der Pariser Vereinbarung oder ein entsprechender Änderungsentwurf die Tragweite der Verpflichtung zur erweiterten Überprüfung gemäß diesem Artikel schwächt, so unterbreitet die Kommission dem nach Artikel 18 eingesetzten Ausschuss unverzüglich einen Entwurf von Maßnahmen zur Wiedereinführung der Werte des Prioritätsfaktors entsprechend den Zielen dieser Richtlinie.“

6. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7a

Vorgehen in den Fällen, in denen bestimmte Schiffe nicht überprüft werden können

(1) In Fällen, in denen ein Mitgliedstaat aus betrieblichen Gründen eine Überprüfung eines Schiffes mit einem Prioritätsfaktor von über 50 gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a) oder eine obligatorische erweiterte Überprüfung gemäß Artikel 7 Absatz 4 nicht durchführen kann, teilt er unverzüglich dem Informationssystem Sirenac mit, dass eine entsprechende Überprüfung nicht durchgeführt wurde.

(2) Diese Fälle werden der Kommission alle sechs Monate mit Angabe der Gründe mitgeteilt, aus denen die betreffenden Schiffe nicht überprüft wurden.

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

(4) Schiffe, auf die Absatz 1 Anwendung findet, werden im nächsten Gemeinschaftshafen, den sie anlaufen, einer Überprüfung gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a) oder einer obligatorischen erweiterten Überprüfung gemäß Artikel 7 Absatz 4 unterzogen.

(5) Bis zum 22. Juli 2008 wird der in Absatz 3 genannte Anteil von 5 v. H. auf der Grundlage einer Bewertung der Kommission geändert, wenn dies zweckdienlich erscheint; für die Änderung gilt das Verfahren des Artikels 19.“

7. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7b

Maßnahmen der Zugangsverweigerung für bestimmte Schiffe

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

Schiff der Zugang zu seinen Häfen verweigert wird, sofern dieses Schiff

entweder

— die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Schwarzen Liste aufgeführt ist, und

— im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Unterzeichnerstaates der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde;

oder

— die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Schwarzen Liste als Staat mit ‚sehr hohem Risiko‘ oder mit ‚hohem Risiko‘ aufgeführt ist, und

— im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als einmal in einem Hafen eines Unterzeichnerstaates der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

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

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

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

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Überprüfungsbericht an den Kapitän

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

9. In Artikel 9

a) erhält Absatz 1 folgende Fassung:

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

b) erhält Absatz 3 folgende Fassung:

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

- c) erhält Absatz 5 folgende Fassung:
- „(5) Geben Überprüfungen im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 und des Artikels 7 Anlass zu einem Festhalten, so unterrichtet die zuständige Behörde die Verwaltung des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist (nachstehend ‚Verwaltung des Flaggenstaats‘ genannt), oder, wenn dies nicht möglich ist, den Konsul oder, falls keine konsularische Vertretung erreichbar ist, die nächstgelegene diplomatische Vertretung dieses Staates unverzüglich schriftlich und unter Beifügung des Prüfungsberichts über alle Umstände, unter denen das Eingreifen für erforderlich gehalten wurde. Zusätzlich werden gegebenenfalls die bestellten Besichtigter oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Klassenzertifikate oder der im Namen des Flaggenstaats gemäß den internationalen Übereinkommen erteilten Zeugnisse verantwortlich sind, benachrichtigt.“
10. Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(1) Der Eigentümer oder der Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in dem Mitgliedstaat hat das Recht, gegen ein von der zuständigen Behörde verfügbares Festhalten oder eine von ihr verfügte Zugangsverweigerung Widerspruch einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.“
11. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Die Mitgliedstaaten tragen für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen ihrer zuständigen Behörde und den zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten Sorge und unterhalten die eingerichtete operationelle Verbindung zwischen ihrer zuständigen Behörde, der Kommission und dem Informationssystem Sirenac in St. Malo, Frankreich.
- Zur Durchführung der Überprüfungen gemäß Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 7 konsultieren die Besichtigter die über das Informationssystem Equasis zugänglichen öffentlichen und privaten Datenbanken über Schiffsüberprüfungen.“
12. Artikel 15 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Die in Anhang VIII Teile I und II aufgezählten Angaben sowie die Informationen über Klassenwechsel, Aussetzung oder Ausklassifizierung gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 94/57/EG müssen im Informationssystem Sirenac verfügbar sein. Sie werden so bald wie möglich nach Abschluss der Überprüfung oder nach Aufhebung der Festhaltemaßnahme im Informationssystem Equasis veröffentlicht.“
13. Dem Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:
- „(5) Dieser Artikel lässt die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Haftung unberührt.“
14. In Artikel 16 wird folgender Absatz eingefügt:
- „(2a) Wird ein Schiff wegen Mängeln oder des Fehlens gültiger Zeugnisse gemäß Artikel 9 und Anhang VI festgehalten, so sind alle mit dem Festhalten im Hafen verbundenen Kosten vom Eigentümer oder Betreiber des Schiffes zu tragen.“
15. Die Artikel 17 und 18 erhalten folgende Fassung:
- „Artikel 17
- Angaben zur Überwachung der Umsetzung**
- Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang X aufgeführten Angaben in den dort festgelegten Abständen.
- Artikel 18
- Regelungsausschuss**
- (1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzten Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.
- Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.
- (3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.“
16. In Artikel 19 erhalten der Einleitungssatz und Buchstabe a) folgende Fassung:
- „Die Richtlinie kann — ohne dass ihr Anwendungsbereich ausgeweitet wird — nach dem Verfahren des Artikels 18 Absatz 2 geändert werden, um
- a) die Pflichten im Sinne des Artikels 5, mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1, im Sinne der Artikel 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 und 17 sowie der in diesen Artikeln genannten Anhänge aufgrund der Erfahrung mit der Durchführung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Pariser Vereinbarung anzupassen;“.
17. Folgender Artikel wird eingefügt:
- „Artikel 19a
- Sanktionen**
- Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften ein System von Sanktionen fest und treffen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.“
18. Dem Artikel 20 wird folgender Absatz angefügt:
- „(4) Außerdem unterrichtet die Kommission das Europäische Parlament und den Rat regelmäßig über den Stand der Durchführung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten.“
19. Anhang I Teil II wird durch den Wortlaut in Anhang I dieser Richtlinie ersetzt.
20. In Anhang II
- a) erhält die Nummer 10 folgende Fassung:
- „10. Schiffbesatzungszeugnis
- 10a Gemäß dem STCW-Übereinkommen ausgestellte Zeugnisse;“.

- b) wird folgende Nummer hinzugefügt:
- „35. Versicherungszertifikat oder jede andere finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992).“
21. In Anhang III Nummer 1 wird der Ausdruck „Abschnitt I und Abschnitt II, Ziffern 3, 4, 5 Buchstaben b und c, 8 und 11“ durch „Teil I und Teil II Nummern 3, 4, 5 Buchstaben b und c und Nummer 8“ ersetzt.
22. Anhang V wird durch den Wortlaut in Anhang II dieser Richtlinie ersetzt.
23. Anhang VI wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 2 („Anwendung der Hauptkriterien“) wird Folgendes angefügt:
- „14. Erteilung möglichst umfassender Informationen im Unglücksfall.“
- b) In Nummer 3.1. werden die Worte „Fehlen der ... gültigen Zeugnisse“ durch „Fehlen der ... gültigen Zeugnisse und Unterlagen“ ersetzt.
- c) In Nummer 3.2. wird Folgendes angefügt:
- „15. Nichtausführung des erweiterten Besichtigungsprogramms im Sinne des SOLAS 74 Kapitel XI Regel 2.
16. Fehlen oder Versagen eines VDR, wenn die Benutzung eines solchen zwingend vorgeschrieben ist.“
- d) In Nummer 3.6 wird Folgendes angefügt:
- „5. Die Akte der Besichtigungsberichte fehlt oder entspricht nicht Regel 13G(3)(b) des Marpol-Übereinkommens.“
24. Anhang VIII wird durch den Wortlaut in Anhang III dieser Richtlinie ersetzt.
25. Die Anhänge IX, X, XI und XII, deren Wortlaut in Anhang IV dieser Richtlinie enthalten ist, werden hinzugefügt.

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie

spätestens am 22. Juli 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) 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.

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

Artikel 3

Die Kommission überprüft die Durchführung dieser Richtlinie spätestens zum 22. Juli 2006. Dabei werden unter anderem die Anzahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigter und die Anzahl der durchgeführten Überprüfungen einschließlich der obligatorischen erweiterten Überprüfungen untersucht. Die Kommission teilt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat mit und entscheidet auf der Grundlage der Überprüfung, ob es notwendig ist, eine Änderungsrichtlinie oder weitere einschlägige Rechtsvorschriften vorzuschlagen.

Artikel 4

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. Dezember 2001.

Im Namen des Europäischen
Parlaments
Die Präsidentin
N. FONTAINE

Im Namen des Rates
Der Präsident
A. NEYTS-UYTTEBROECK

ANHANG I

„II. Prioritätsfaktor

Die folgenden Schiffe sind vorrangig zu überprüfen.

1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats erstmals oder nach einer Abwesenheit von mindestens zwölf Monaten anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der Pariser Vereinbarung. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren Sirenac-Daten und überprüfen solche Schiffe, die seit der Inbetriebnahme des Sirenac-Informationssystems am 1. Januar 1993 dort noch nicht erfasst sind.
 2. Schiffe, die innerhalb der letzten sechs Monate von keinem Mitgliedstaat überprüft wurden.
 3. Schiffe, bei denen die in den Übereinkommen vorgeschriebenen Bau- und Ausrüstungszeugnisse und die Klassenzertifikate von einer Organisation ausgestellt worden sind, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates nicht anerkannt ist.
 4. Schiffe unter der Flagge eines Staates, der in der Schwarzen Liste aufgeführt ist, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird.
 5. Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats unter bestimmten Bedingungen verlassen durften, unter anderem:
 - a) Mängelbeseitigung vor der Abfahrt,
 - b) Mängelbeseitigung im nächsten Zielhafen,
 - c) Mängelbeseitigung innerhalb von 14 Tagen,
 - d) Mängelbeseitigung gemäß sonstigen Bedingungen.
- Falls schiffsbezogene Maßnahmen ergriffen und alle Mängel beseitigt wurden, wird dies berücksichtigt.
6. Schiffe, bei deren früherer Überprüfung Mängel festgestellt wurden, in Abhängigkeit von der Zahl der Mängel.
 7. Schiffe, die in einem vorhergehenden Hafen festgehalten wurden.
 8. Schiffe unter der Flagge eines Staates, der nicht alle in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifiziert hat.
 9. Schiffe, die von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wurden, deren Mängelrate über dem Durchschnitt liegt.
 10. Schiffe der in Anhang V Buchstabe A genannten Kategorien.
 11. Schiffe, die älter als 13 Jahre sind.

Bei der Festlegung der Reihenfolge für die Überprüfung der oben bezeichneten Schiffe trägt die zuständige Behörde dem Prioritätsfaktor Rechnung, wie er gemäß Anhang I Abschnitt 1 der Pariser Vereinbarung im Informationssystem Sirenac angezeigt wird. Ein höherer Prioritätsfaktor weist auf einen höheren Vorrang der Überprüfung hin. Der Prioritätsfaktor ergibt sich als Summe der entsprechenden Prioritätswerte, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung festgelegt werden. Die Nummern 5, 6 und 7 sind nur auf Überprüfungen anzuwenden, die in den vorangegangenen 12 Monaten erfolgt sind. Der Prioritätsfaktor entspricht mindestens der Summe der Prioritätswerte der Nummern 3, 4, 8, 9, 10 und 11.

Bei der Berechnung des Prioritätsfaktors für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 4 bleibt Nummer 10 unberücksichtigt.“

ANHANG II

„ANHANG V

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

1. Gas- und Chemikaliertankschiffe, älter als zehn Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
2. Massengutfrachter, älter als zwölf Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
3. Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 3 000, älter als 15 Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
4. Fahrgastschiffe, älter als fünfzehn Jahre, die nicht von Artikel 2 Buchstaben a) und b) der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr⁽¹⁾ erfasst werden.

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

- A. Name des Schiffes
- B. Flagge
- C. Gegebenenfalls IMO-Kennnummer des Schiffes
- D. Tragfähigkeit
- E. Baudatum des Schiffes, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums
- F. für Tankschiffe:
 - F.a. Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle
 - F.b. Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert
 - F.c. Ladungsart und -volumen
- G. Wahrscheinliche Ankunftszeit im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation, wie von der zuständigen Behörde verlangt
- H. Vorgesehene Dauer der Liegezeit
- I. Geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen (Laden, Löschen, sonstige)
- J. Geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind.

C. VERFAHREN FÜR DIE ERWEITERTE ÜBERPRÜFUNG BESTIMMTER KATEGORIEN VON SCHIFFEN (gemäß Artikel 7 Absatz 5)

Sofern materiell durchführbar und mit den möglichen Einschränkungen, die sich aus den Anforderungen an die Sicherheit von Personen bzw. des Schiffes oder des Hafens ergeben, muss die erweiterte Überprüfung mindestens die nachfolgenden Punkte umfassen. Die Besichtigter müssen sich darüber im Klaren sein, dass die sichere Durchführung bestimmter Tätigkeiten an Bord, beispielsweise des Ladungsumschlags, gefährdet werden kann, wenn verlangt wird, im Verlauf solcher Tätigkeiten Prüfungen durchzuführen, die sich unmittelbar auf diese Tätigkeiten auswirken.

1. ALLE SCHIFFE (Kategorien nach Buchstabe A)

- Stromausfall und Start des Notstromaggregats;
- Überprüfung der Notbeleuchtung;
- Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;

⁽¹⁾ ABL L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

- Betrieb der Lenzpumpen;
- Schließen der wasserdichten Türen;
- Aussetzen eines Rettungsboots ins Wasser;
- Prüfung der fernbedienten Notabschaltvorrichtung für Kessel, Lüfter und Brennstoffpumpen;
- Prüfung der Ruderanlage einschließlich der Hilfsruderanlage;
- Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;
- Überprüfung und — soweit möglich — Testen der Öl-Wasser-Separatoranlage für den Maschinenraum.

2. GAS- UND CHEMIKALIENTANKSCHIFFE

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

- Überwachungs- und Sicherheitseinrichtungen für den Ladetank, in Bezug auf Temperatur, Druck und Ullage;
- Geräte für die Sauerstoffanalyse und Explosimeter sowie ihre Kalibrierung, Verfügbarkeit von Ausrüstung für die Chemikalienbestimmung (Prüfröhrchengeräte) mit einer angemessenen Zahl von geeigneten Gas-Prüfröhrchen für die jeweils beförderte Ladung;
- in den Kabinen gelagerte Fluchttreter mit ausreichendem Atem- und Augenschutz für alle Personen an Bord (falls für die Ladungen erforderlich, die in dem Internationalen Eignungszeugnis oder in dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt sind);
- Überprüfung, ob die beförderte Ladung in dem Internationalen Eignungszeugnis oder dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt ist;
- an Deck fest eingebautes Feuerlöschsystem, wobei es sich je nach der beförderten Ladung um ein Schaum-, ein Trocken- oder ein anderes Feuerlöschsystem handeln kann.

3. MASSENGUTFRACHTER

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

- etwaige Korrosion der Rahmen der Decksmaschinen;
- etwaige Verformung und/oder Korrosion der Lukendeckel;
- etwaige Risse oder örtliche Korrosion in den Querschotten;
- Zugang zu den Laderäumen;
- Nachprüfung, dass die folgenden Dokumente an Bord sind, Überprüfung dieser Dokumente und Bestätigung, dass sie vom Flaggenstaat oder von der Klassifikationsgesellschaft einen Bestätigungsvermerk erhalten haben:
 1. Berichte über die Strukturbesichtigungen;
 2. Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands;
 3. Berichte über Dickenmessungen;
 4. Beschreibung gemäß der IMO-Entscheidung A.744(18).

4. ÖLTANKSCHIFFE

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

- an Deck fest eingebautes Schaum-Feuerlöschsystem;
- Feuerlöscheinrichtungen im Allgemeinen;
- Überprüfung der Brandklappen im Maschinenraum, Pumpenraum und in den Unterkunftsräumen;
- Prüfung des Drucks und des Sauerstoffgehalts des Inertgases;
- Ballasttanks: zumindest einer der Ballasttanks innerhalb des Laderaums ist vom Tank-Mannloch/bzw. deckseitigen Zugang aus zunächst zu prüfen und zu begehen, falls der Besichtigter triftige Gründe für eine eingehendere Überprüfung feststellt;
- Nachprüfung, dass die folgenden Dokumente an Bord sind, Überprüfung dieser Dokumente und Bestätigung, dass sie vom Flaggenstaat oder von der Klassifikationsgesellschaft einen Bestätigungsvermerk erhalten haben:
 1. Berichte über die Strukturbesichtigungen;
 2. Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands;
 3. Bericht über Dickenmessungen;
 4. Beschreibung gemäß der IMO-Entscheidung A.744(18).

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

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

- Prüfung der Feuermelde- und Feueralarmanlage;
- Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren;
- Prüfung der Rundspruchanlage;
- Feuerschutzübung, bei der mindestens einmal die gesamte Brandschutzausrüstung vorgeführt werden muss und an der ein Teil des Verpflegungs- und Bedienungspersonals teilzunehmen hat;
- praktische Vorführung, dass Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen mit dem Lecksicherheitsplan vertraut sind.

Die Überprüfung kann mit Zustimmung des Kapitäns oder des Betreibers auf dem Weg in den bzw. aus dem Hafen in dem Mitgliedstaat fortgesetzt werden, falls dies als zweckdienlich erachtet wird. Die Besichtigter dürfen weder den Betrieb des Schiffes behindern noch Situationen herbeiführen, die nach Auffassung des Kapitäns die Sicherheit der Fahrgäste, der Besatzung und des Schiffes gefährden könnten.“

ANHANG III

Anhang VIII wird durch den folgenden Text ersetzt:

„ANHANG VIII

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

- I. Die gemäß Artikel 15 Absatz 1 veröffentlichten Informationen müssen folgende Einzelangaben umfassen:
- Name des Schiffes,
 - IMO-Kennnummer,
 - Schiffstyp,
 - Bruttoreaumzahl (BRZ),
 - Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums,
 - Name und Adresse des Eigentümers oder des Betreibers des Schiffes,
 - für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter,
 - Flaggenstaat,
 - Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben,
 - Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den geltenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
 - Hafen und Datum der letzten erweiterten Überprüfung und gegebenenfalls die Angabe, dass eine Festhaltemaßnahme verhängt wurde,
 - Hafen und Datum der letzten Sonderbesichtigung und Angabe der Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat,
 - Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 24 Monaten,
 - Land und Hafen der Festhaltemaßnahme,
 - Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme,
 - Dauer der Festhaltemaßnahme in Tagen,
 - Anzahl der festgestellten Mängel und die Gründe für die Festhaltemaßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,
 - Beschreibung der Weiterverfolgung der Festhaltemaßnahme durch die zuständige Behörde und gegebenenfalls die Klassifikationsgesellschaft,
 - Auskunft, ob dem Schiff der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde, mit Angabe der Gründe in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,
 - gegebenenfalls die Angabe, ob die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wird,
 - Beschreibung der Maßnahmen in dem Fall, dass einem Schiff die Fortsetzung seiner Reise bis zur nächstgelegenen geeigneten Instandsetzungswerft gestattet oder der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde.
- II. Die gemäß Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Informationen zu den überprüften Schiffen müssen folgende Einzelangaben umfassen:
- Name des Schiffes,
 - IMO-Kennnummer,
 - Schiffstyp,
 - Bruttoreumzahl (BRZ),
 - Baujahr,
 - Namen und Adresse des Eigentümers oder des Betreibers des Schiffes,
 - für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter,

- Flaggenstaat,
 - Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben,
 - Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den geltenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
 - Land, Hafen und Datum der Überprüfung,
 - Anzahl und Art der Mängel.“
-

ANHANG IV

Die folgenden Anhänge IX, X, XI und XII werden hinzugefügt:

„ANHANG IX

Überprüfungsbericht gemäß Artikel 8

Der Überprüfungsbericht muss mindestens folgende Einzelangaben umfassen:

I. Allgemeine Angaben

1. Zuständige Stelle, die den Überprüfungsbericht erstellt hat
2. Datum und Ort der Überprüfung
3. Name des überprüften Schiffs
4. Flagge
5. Schiffstyp
6. IMO-Kennnummer
7. Rufzeichen
8. Bruttoreaumzahl (BRZ)
9. Tragfähigkeit (gegebenenfalls)
10. Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums
11. Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben
12. Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den geltenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen
13. Namen und Adresse des Eigentümers oder des Betreibers des Schiffes
14. Für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter
15. Abschlussdatum des Überprüfungsberichts
16. Angabe, dass detaillierte Informationen über eine Überprüfung oder ein Festhalten gegebenenfalls veröffentlicht werden.

II. Angaben zur Überprüfung

1. In Anwendung der einschlägigen internationalen Übereinkommen ausgestellte Bescheinigungen, ausstellende Behörde oder Organisation und Angabe des Ausstellungs- und Ablaufdatums
2. Partien oder Bestandteile des Schiffs, die einer Überprüfung unterzogen wurden (im Falle einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung)
3. Art der Überprüfung (Überprüfung, gründlichere Überprüfung, erweiterte Überprüfung)
4. Art der Mängel
5. Getroffene Maßnahmen.

III. Zusätzliche Informationen für den Fall einer Festhaltemaßnahme

1. Datum der Anordnung zum Festhalten des Schiffes
2. Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme
3. Art der Mängel, mit denen die Anordnung zum Festhalten des Schiffes begründet wurde (gegebenenfalls Bezugnahmen auf die Übereinkommen)
4. Auskünfte über die letzte jährliche Besichtigung bzw. Zwischenbesichtigung

5. Gegebenenfalls die Angabe, ob die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wird
6. Getroffene Maßnahmen.

ANHANG X

Angaben zur Überwachung der Umsetzung gemäß Artikel 17

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

1.1. Anzahl der im Rahmen der Hafensaatkontrolle für sie tätigen Besichtiger.

Diese Angaben müssen der Kommission entsprechend dem folgenden Modell übermittelt werden.

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

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

Diese Angaben sind auf nationaler Ebene und für jeden einzelnen Hafen des betreffenden Mitgliedstaats zu machen. Im Sinne dieses Anhangs ist unter Hafen ein einzelner Hafen bzw. die von einem Besichtiger oder einem Besichtigerteam betreute geografische Zone zu verstehen, die gegebenenfalls mehrere einzelne Häfen umfasst. Ein und derselbe Besichtiger kann auch in mehr als einem Hafen oder geografischen Gebiet tätig sein.

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

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln entweder

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

Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission spätestens sechs Monate nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie eine Liste der unter den Buchstaben a) und b) genannten Linienfährdienste übermitteln; danach ist die Liste jedes Mal zu übermitteln, wenn Änderungen bei diesen Linienfährdiensten eintreten.

ANHANG XI

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

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

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

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

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

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung wird wirksam, sobald das Schiff die Genehmigung erhalten hat, den Hafen nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten geführt hatten, zu verlassen.

2. Um die Aufhebung der Zugangsverweigerung zu erreichen, muss der Eigentümer oder der Betreiber bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, einen förmlichen Antrag stellen. Diesem Antrag ist eine Erklärung der Verwaltung des Flaggenstaats beizufügen, dass das Schiff den geltenden Bestimmungen der internationalen Übereinkommen in vollem Umfang genügt. Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch eine Bescheinigung der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, aus der hervorgeht, dass das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht.
3. Die Zugangsverweigerung kann nur aufgehoben werden, nachdem das Schiff in einem einvernehmlich bestimmten Hafen einer erneuten Überprüfung durch Besichtiger der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, unterzogen worden ist und wenn diesem Mitgliedstaat gegenüber nachgewiesen wird, dass das Schiff die geltenden Anforderungen der Internationalen Übereinkommen in vollem Umfang erfüllt.

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

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

Sämtliche Kosten dieser erweiterten Überprüfung gehen zulasten des Eigentümers oder des Betreibers.
4. Wenn die Ergebnisse der erweiterten Untersuchung den Ansprüchen des Mitgliedstaats gemäß Nummer 2 entsprechen, wird die Zugangsverweigerung aufgehoben. Der Eigentümer oder der Betreiber des Schiffes wird hiervon schriftlich unterrichtet.

Die zuständige Behörde unterrichtet auch die Verwaltung des Flaggenstaats, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung schriftlich von ihrer Entscheidung.
5. Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, werden im Informationssystem Sirenac verfügbar gemacht und gemäß Artikel 15 und Anhang VIII veröffentlicht.

ANHANG XII

Internationale und gemeinschaftliche Erfordernisse bezüglich Schiffsdatschreibern

Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatschreiber ausgerüstet sein, der den Leistungsstandards der IMO-Entscheidung A.861(20) und den in der Norm Nr. 61996 der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) festgelegten Prüfstandards entspricht, sofern sie einen in einem Mitgliedstaaten der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen:

- am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute Fahrgastschiffe,
- vor dem 1. Juli 2002 gebaute Ro-Ro-Fährschiffe spätestens ab der ersten Inspektion am oder nach dem 1. Juli 2002,
- vor dem 1. Juli 2002 gebaute andere Fahrgastschiffe als Ro-Ro-Fährschiffe spätestens ab 1. Januar 2004,
- am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute andere Schiffe als Fahrgastschiffe, mit einer Bruttoreaumzahl von 3 000 oder mehr, ab dem 1. Juli 2002.

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

- Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 20 000 oder mehr spätestens ab dem von der IMO festgesetzten Datum oder in Ermangelung einer Entscheidung der IMO spätestens ab 1. Januar 2007,
 - Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 oder mehr, aber weniger als 20 000 spätestens ab dem von der IMO festgesetzten Datum oder in Ermangelung einer Entscheidung der IMO spätestens ab 1. Januar 2008.“
-