

RICHTLINIE 2009/17/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 23. April 2009****zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr****(Text von Bedeutung für den EWR)**

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,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit dem Erlass der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ hat die Europäische Union zusätzliche Instrumente zur Vermeidung von Situationen geschaffen, von denen eine Gefahr für Menschenleben auf See und für den Schutz der Meeresumwelt ausgeht.

(2) Da diese Richtlinie die Änderung der Richtlinie 2002/59/EG betrifft, finden die meisten ihrer Vorschriften auf Mitgliedstaaten ohne Meeresküsten und Seehäfen keine Anwendung. Daher sind die einzigen Vorschriften, die für Österreich, die Tschechische Republik, Ungarn, Luxemburg und die Slowakei gelten, die Vorschriften für Schiffe, die unter der Flagge dieser Mitgliedstaaten fahren; davon unberührt bleibt die Pflicht der Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit, damit die Kontinuität zwischen den Managementdiensten für den Seeverkehr und den anderen Managementdiensten für den modalen Verkehr, insbesondere den Binnenschiffahrtsinformationssystemen, sichergestellt ist.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 533), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 (ABl. C 184 E vom 22.7.2008, S. 1), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. September 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 26. Februar 2009 und Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

(3) Nach dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten, die Küstenstaaten sind, in der Lage sein, die Informationen, die sie im Rahmen der Einsätze zur Überwachung des Seeverkehrs in ihren Zuständigkeitsgebieten erfassen, untereinander auszutauschen. Das von der Kommission im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten entwickelte gemeinschaftliche System für den Austausch von Seeverkehrsinformationen „SafeSeaNet“ umfasst zum einen ein Netz für den Datenaustausch und zum anderen die Standardisierung der wichtigsten über die Schiffe und ihre Ladungen verfügbaren Informationen (Ankunftsmeldungen und andere Meldungen). Es ermöglicht auf diese Weise, genaue und aktuelle Informationen über die Schiffe, die sich in europäischen Gewässern aufhalten, über ihre Bewegungen, ihre gefährlichen oder umweltschädlichen Ladungen und über Ereignisse auf See an der Quelle zu erfassen und an andere Behörden weiterzuleiten.

(4) Für eine Gewährleistung der operativen Nutzung der auf diese Weise erfassten Daten ist entscheidend, dass die Infrastrukturen, die für die Erfassung und den Austausch der unter diese Richtlinie fallenden Daten erforderlich sind und von den nationalen Verwaltungen eingerichtet wurden, in das „SafeSeaNet“ einbezogen werden.

(5) Von den Informationen, die gemäß der Richtlinie 2002/59/EG gemeldet und ausgetauscht werden, sind jene von besonderer Bedeutung, die die genauen Merkmale der auf dem Seeweg beförderten gefährlichen oder umweltschädigenden Güter betreffen. In diesem Rahmen und in Anbetracht der jüngsten Unfälle auf See sollte den Küstenbehörden ein leichter Zugang zu Informationen über die Merkmale der auf dem Seeweg beförderten Kohlenwasserstoffe ermöglicht werden, was ein wesentlicher Faktor bei der Auswahl der zweckmäßigsten Kontrolltechniken ist; im Notfall sollte eine direkte Verbindung zwischen ihnen und den Beteiligten, die die beförderten Erzeugnisse am besten kennen, sichergestellt sein.

(6) Die automatischen Schiffsidentifizierungssysteme (AIS — Automatisches Identifikationssystem), auf die das Internationale Übereinkommen vom 1. November 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (nachstehend „SOLAS-Übereinkommen“ genannt) Bezug nimmt, ermöglichen nicht nur eine Verbesserung der Möglichkeiten zur Überwachung dieser Schiffe, sondern vor allem eine Verbesserung ihrer Sicherheit in Navigationssituationen im Nahbereich. In dieser Eigenschaft wurden die AIS in den verfügbaren Teil der Richtlinie 2002/59/EG aufgenommen. Angesichts der vielen Kollisionen, an denen

Fischereifahrzeuge beteiligt sind, die von Handelsschiffen offensichtlich nicht identifiziert wurden oder die sie umgebenden Handelsschiffe nicht identifiziert haben, ist eine Ausdehnung dieser Maßnahme auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern äußerst wünschenswert. Im Rahmen des Europäischen Fischereifonds kann für den Einbau von Sicherheitseinrichtungen wie AIS in Fischereifahrzeugen finanzielle Unterstützung gewährt werden. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat eingeräumt, dass die Veröffentlichung der von Schiffen übermittelten AIS-Daten im Internet oder anderswo zu gewerblichen Zwecken der Sicherheit und dem Schutz von Schiffen und Hafenanlagen abträglich sein könnte, und hat die Regierungen der Mitgliedstaaten eindringlich aufgefordert, im Einklang mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften diejenigen, die AIS-Daten Dritten zur Veröffentlichung im Internet oder anderswo zur Verfügung stellen, davon abzuhalten. Außerdem sollte die Vertraulichkeit von nach dieser Richtlinie an die Mitgliedstaaten weitergeleiteten Informationen gewährleistet sein, und die Mitgliedstaaten sollten diese Informationen gemäß dieser Richtlinie nutzen.

- (7) Ist der Einbau eines AIS vorgeschrieben, so sollte dies auch bedeuten, dass das AIS fortwährend in Betrieb sein muss, es sei denn, internationale Vorschriften oder Normen sehen den Schutz von Navigationsdaten vor.
- (8) Ein Mitgliedstaat hat die Möglichkeit, bei einem anderen Mitgliedstaat Informationen über ein Schiff und die an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter zu beantragen. Diese Informationen sollten über SafeSeaNet verfügbar sein und sollten nur aus Gründen der Sicherheit oder Gefahrenabwehr im Seeverkehr oder des Schutzes der Meeresumwelt angefordert werden. Daher ist es wichtig, dass die Kommission mögliche Probleme im Bereich der Netz- und Informationssicherheit überprüft.
- (9) Die Richtlinie 2002/59/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten für Schiffe, die wegen ihres Verhaltens oder ihres Zustands ein potenzielles Risiko darstellen, besondere Maßnahmen zu ergreifen haben. Daher wäre es wünschenswert, in die Liste dieser Schiffe jene Schiffe aufzunehmen, die über keinen ausreichenden Versicherungsschutz oder über keine ausreichenden Sicherheitsleistungen verfügen oder die von den Lotsen oder den Hafenbehörden wegen offensichtlicher Anomalien gemeldet wurden, die die Navigationsicherheit oder die Umwelt gefährden können.
- (10) Gemäß der Richtlinie 2002/59/EG sollte in Bezug auf die Risiken aufgrund außergewöhnlich schlechter Wetterbedingungen den Gefahren der Eisbildung für die Schifffahrt Rechnung getragen werden. Ist eine von einem Mitgliedstaat benannte zuständige Behörde aufgrund des Seewetterberichts eines qualifizierten Wetterdienstes der Auffassung, dass aufgrund der Navigationsbedingungen wegen Eisgangs eine ernst zu nehmende Gefahr für Menschenleben oder ein ernst zu nehmendes Verschmutzungsrisiko besteht, so sollte sie die Kapitäne der Schiffe, die sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden oder die in Häfen in dem betreffenden Gebiet einlaufen oder aus ihnen auslaufen wollen, darüber unterrichten. Die betroffene Behörde sollte alle sonstigen geeigneten Maßnahmen für den Schutz von Menschenleben auf See und für den Umweltschutz ergreifen können. Die Mitgliedstaaten sollten ebenfalls die Möglichkeit haben, zu überprüfen, ob das Schiff nach den erforderlichen Belegen an Bord die Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllt, die den Eisverhältnissen in dem betroffenen Gebiet entsprechen.
- (11) Die Richtlinie 2002/59/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten Pläne erstellen, damit — wenn es die Sachlage erfordert — Schiffe in Seenot in ihren Häfen oder anderen geschützten Bereichen unter bestmöglichen Bedingungen aufgenommen werden können, um das Ausmaß der Folgen von Unfällen auf See zu begrenzen. Unter Berücksichtigung der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe im Anhang der Entschließung A.949(23) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 13. Dezember 2003 (nachstehend „Entschließung A.949(23) der IMO“ genannt), die nach Inkrafttreten der Richtlinie 2002/59/EG angenommen wurden, bei denen es nicht um Schiffe in Seenot, sondern um auf Hilfe angewiesene Schiffe geht, sollte diese Richtlinie jedoch entsprechend geändert werden. Diese Richtlinie berührt nicht die Vorschriften über Rettungsmaßnahmen, etwa das Internationale Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See, wenn die Sicherheit von Menschenleben auf dem Spiel steht.
- (12) Um Vorkehrungen für auf Hilfe angewiesene Schiffe im Sinne der Resolution A.949(23) der IMO zu treffen, sollte eine oder mehrere zuständige Behörden benannt werden, um Entscheidungen zur Begrenzung der Gefahren für die Sicherheit des Seeverkehrs, der Gefahren für Menschenleben und für die Umwelt zu treffen.
- (13) Auf der Grundlage der Entschließung A.949(23) der IMO und im Anschluss an die von der Kommission, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (nachstehend „Agentur“ genannt) und den Mitgliedstaaten in Kooperation durchgeführten Arbeiten müssen die grundlegenden Bestimmungen, die Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen enthalten sollten, festgelegt werden, um eine harmonisierte und wirksame Durchführung dieser Maßnahme zu gewährleisten und den Umfang der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu klären.
- (14) Die Entschließung A.949(23) der IMO muss die Basis für alle von den Mitgliedstaaten erstellten Pläne bilden, damit eine wirksame Reaktion auf Gefahren gewährleistet ist, die von diesen Schiffen ausgehen. Bei der Bewertung der mit solchen Gefahren verbundenen Risiken können die Mitgliedstaaten jedoch in Anbetracht ihrer besonderen Gegebenheiten andere Faktoren wie die Verwendung von Meerwasser für die Gewinnung von Trinkwasser oder für die Stromerzeugung berücksichtigen.

- (15) Seeleute werden als besondere Kategorie von Arbeitnehmern anerkannt und benötigen im Hinblick auf den globalen Charakter des Schifffahrtssektors sowie der verschiedenen Rechtsordnungen, mit denen sie in Berührung gebracht werden, besonderen Schutz, insbesondere im Bezug auf Kontakte mit Behörden. Im Interesse der Verbesserung der Sicherheit auf See sollten sich die Seeleute auf eine gerechte Behandlung im Fall eines Unfalls auf See verlassen können. Ihre Menschenrechte und ihre Würde sollten zu allen Zeiten gewahrt sein, und alle Sicherheitsuntersuchungen sollen zügig und in fairer Weise durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang ist es wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten gemäß ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften die einschlägigen Bestimmungen der IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Unfall auf See anwenden.
- (16) Ist ein Schiff auf Hilfe angewiesen, so kann eine Entscheidung über die Aufnahme dieses Schiffes in einem Notliegeplatz erforderlich sein. Dies ist vor allem in einer Situation wichtig, die zum Verlust eines Schiffes oder zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt führen könnte. In diesem Fall ist es notwendig, in einem Mitgliedstaat entsprechend dessen interner staatlichen Struktur eine Behörde einzuschalten, die über die im Hinblick auf die Aufnahme eines Schiffes in einem Notliegeplatz erforderlichen Fachkenntnisse verfügt und unabhängig Entscheidungen treffen kann. Es ist auch wichtig, dass die Entscheidung nach einer Vorabbewertung der Situation anhand der im anzuwendenden Plan für die Aufnahme von Schiffen in einem Notliegeplatz enthaltenen Informationen getroffen wird. Es ist wünschenswert, dass die zuständige Behörde dauerhaften Charakter hat.
- (17) In den Plänen für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen sollte die Entscheidungskette bezüglich der Warnmeldung für die jeweilige Situation und des Umgangs mit der jeweiligen Situation genau beschrieben sein. Die betroffenen Behörden und ihre Befugnisse sowie die Kommunikationsmittel zwischen den Beteiligten sollten klar beschrieben sein. Die anzuwendenden Verfahren sollten gewährleisten, dass eine angemessene Entscheidung rasch auf der Grundlage von speziellem Fachwissen im Bereich des Seeverkehrs und ausreichenden Informationen, die der zuständigen Behörde zur Verfügung stehen, getroffen werden kann.
- (18) Häfen, die ein Schiff aufnehmen, müssen sich darauf verlassen können, dass ihnen umgehend die Kosten und gegebenenfalls der durch die Maßnahmen entstandene Schaden erstattet werden. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass die relevanten internationalen Abkommen Anwendung finden. Die Mitgliedstaaten sind bemüht, einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen sie in Ausnahmefällen einem Hafen oder einer sonstigen Person die Kosten und den wirtschaftlichen Schaden infolge der Aufnahme eines Schiffes an einem Notliegeplatz gemäß dem Gemeinschaftsrecht erstatten. Darüber hinaus sollte die Kommission bestehende Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Mitgliedstaaten für möglichen wirtschaftlichen Schaden eines Hafens oder einer Stelle überprüfen und auf Grundlage dieser Überprüfung verschiedene Strategieoptionen vorlegen und auswerten.
- (19) Die Mitgliedstaaten sollten bei der Ausarbeitung der Pläne Informationen über potenzielle Notliegeplätze an der Küste erheben, damit die zuständige Behörde im Falle eines Unfalls oder Ereignisses auf See die für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen am besten geeigneten Gebiete eindeutig und rasch ermitteln kann. Diese einschlägigen Informationen sollten eine Beschreibung von bestimmten Merkmalen der in Frage kommenden Gebiete und der verfügbaren Anlagen und Einrichtungen beinhalten, um die Aufnahme der auf Hilfe angewiesenen Schiffe oder die Bekämpfung der Unfall- oder Verschmutzungsfolgen zu erleichtern.
- (20) Die Liste der zuständigen Behörden, die mit der Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes in einem Notliegeplatz betraut sind, und der für den Eingang und die Bearbeitung von Warnmeldungen zuständigen Behörden muss in geeigneter Weise veröffentlicht werden. Auch könnte es sich als nützlich erweisen, dass einschlägige Informationen für die an einer Hilfsaktion auf See Beteiligten — u. a. die Bergungs- und Abschleppgesellschaften — und für die Behörden benachbarter Mitgliedstaaten, die von einer Seenotsituation betroffen sein könnten, zugänglich sind.
- (21) Das Fehlen von finanzieller Versicherung entbindet einen Mitgliedstaat nicht von der Pflicht, eine Vorabbewertung durchzuführen und darüber zu entscheiden, ob das Schiff in einem Notliegeplatz angenommen wird. Die zuständigen Behörden dürfen überprüfen, ob das jeweilige Schiff durch eine Versicherung oder eine andere wirksame Form finanziell abgesichert ist, die eine angemessene Entschädigung der mit seiner Aufnahme in einem Notliegeplatz verbundenen Kosten und Schäden gestattet; das Einholen dieser Information darf aber die Rettungsaktion nicht verzögern.
- (22) Die besondere Funktion der Maßnahmen der Seeverkehrsüberwachung und der Schiffswegeführung besteht darin, dass sie den Mitgliedstaaten den Zugang zu genauen Informationen über die Schiffe, die sich in ihren Hoheitsgewässern aufhalten, ermöglichen, und die Mitgliedstaaten daher im Bedarfsfall potenziellen Risiken besser vorbeugen können. Der Informationsaustausch ermöglicht eine Verbesserung der Qualität und eine leichtere Bearbeitung der erfassten Informationen.
- (23) Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben gemäß der Richtlinie 2002/59/EG bedeutende Fortschritte bei der Harmonisierung des elektronischen Datenaustauschs erzielt, vor allem in Bezug auf den Transport gefährlicher oder umweltschädlicher Güter. SafeSeaNet, das seit 2002 entwickelt wird, sollte jetzt als Referenznetz auf Gemeinschaftsebene etabliert werden. SafeSeaNet sollte darauf abzielen, administrative oder finanzielle Belastungen für den Sektor und die Mitgliedstaaten zu reduzieren. Es sollte außerdem darauf abzielen, gegebenenfalls eine einheitliche Anwendung internationaler Berichterstattungs- und Mitteilungsvorschriften zu vereinfachen.

- (24) Dank der Fortschritte im Bereich der neuen Technologien, insbesondere ihrer räumlichen Anwendungen, wie zum Beispiel bakengestützte Schiffsüberwachungssysteme, Bildgebungssysteme oder das globale Satellitennavigationssystem (GNSS), ist es inzwischen möglich, die Seeverkehrsüberwachung zur offenen See hin auszuweiten und auf diese Weise die europäischen Gewässer besser abzudecken; hierzu gehören auch Systeme zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT). Um die vollständige Einbeziehung solcher Instrumente in das durch die Richtlinie 2002/59/EG eingeführte Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr zu gewährleisten, müssen diese Arbeiten Gegenstand einer umfassenden Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene sein.
- (25) Um Kosten einzusparen und eine unnötige Ausstattung an Bord von Schiffen, die auf See in Reichweite von festen AIS-Stationen fahren, zu vermeiden, sollten Mitgliedstaaten und Kommission bei der Festsetzung der Anforderungen für den Einbau von Ausrüstung zur Übertragung von LRIT-Daten kooperieren und der IMO alle geeigneten Maßnahmen vorlegen.
- (26) Die Veröffentlichung der von Schiffen übermittelten AIS- und LRIT-Daten sollte die Sicherheit, die Gefahrenabwehr oder den Schutz der Umwelt nicht gefährden.
- (27) Um eine optimale und harmonisierte Nutzung der gemäß der Richtlinie 2002/59/EG im Bereich der Seeverkehrssicherheit erfassten Informationen auf Gemeinschaftsebene zu gewährleisten, sollte die Kommission in der Lage sein, diese Daten gegebenenfalls zu bearbeiten, zu nutzen und an die von den Mitgliedstaaten benannten Stellen zu übermitteln.
- (28) In diesem Kontext hat die Entwicklung des Systems „Equasis“ gezeigt, wie wichtig es ist, eine Kultur der Seeverkehrssicherheit, insbesondere bei den am Seeverkehr Beteiligten, zu fördern. Die Kommission sollte insbesondere im Wege dieses Systems einen Beitrag zur Verbreitung sämtlicher Informationen in Verbindung mit der Seeverkehrssicherheit leisten können.
- (29) Durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)⁽¹⁾ werden die Aufgaben der Ausschüsse, die aufgrund der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr, die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen eingesetzt wurden, gebündelt. Der bestehende Ausschuss sollte daher durch den Ausschuss COSS abgelöst werden.
- (30) Ferner sollte Änderungen der genannten internationalen Rechtsakte Rechnung getragen werden.
- (31) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽²⁾ erlassen werden.
- (32) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Richtlinie 2002/59/EG zu ändern, um relevante spätere Änderungen von internationalen Übereinkommen, Protokollen, Codes und Entschlüssen umzusetzen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (33) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs⁽³⁾ stellt die Agentur der Kommission und den Mitgliedstaaten die erforderliche Unterstützung für die Durchführung der Richtlinie 2002/59/EG zur Verfügung.
- (34) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung⁽⁴⁾ sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.
- (35) Die Richtlinie 2002/59/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen

Die Richtlinie 2002/59/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Der einleitende Satzteil erhält folgende Fassung:

„Diese Richtlinie gilt vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen nicht für“.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽³⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

b) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

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

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Satzteil erhält folgende Fassung:

„einschlägige internationale Rechtsakte“ folgende Rechtsakte in ihrer jeweils aktuellen Fassung:“.

ii) Folgende Gedankenstriche werden angefügt:

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

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

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

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

b) Buchstabe k erhält folgende Fassung:

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

c) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

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

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

häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;

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

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

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

3. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 6a

Verwendung automatischer Identifizierungssysteme (AIS) durch Fischereifahrzeuge

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

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

Artikel 6b

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

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

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

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

4. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Für die Beförderung von gefährlichen Gütern erforderliche Informationen

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

a) die in Anhang I Nummer 2 genannten Informationen;

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

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

(2) Die von einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft kommenden Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen und die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, sind im Besitz einer vom Versender erstellten Erklärung mit den gemäß Absatz 1 Buchstaben a, b und c erforderlichen Informationen.

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

5. Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) ist es aus Gründen der Sicherheit des Seeverkehrs, zur Gefahrenabwehr oder zum Schutz der Meeresumwelt erforderlich, sind die Mitgliedstaaten in der Lage, auf Anfrage der zuständigen nationalen und örtlichen Be-

hörde eines anderen Mitgliedstaats unverzüglich im Wege von SafeSeaNet die Informationen über das Schiff und die an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter zu übermitteln.“

6. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Ausnahmen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Die folgenden Buchstaben werden an Artikel 16 Absatz 1 angefügt:

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

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

8. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 18a

Maßnahmen im Falle eisgangbedingter Risiken

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

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

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

Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllen, die den Eisverhältnissen in dem betroffenen Gebiet entsprechen.

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

9. Artikel 19 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Unterabsatz wird an Absatz 2 angefügt:

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

b) Folgender Absatz wird angefügt:

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

10. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

„Artikel 20

Für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen zuständige Behörde

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

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

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

11. Folgende Artikel werden eingefügt:

*„Artikel 20a***Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen**

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

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

- a) die Identität der Behörde bzw. Behörden, die für den Eingang und die Bearbeitung der Warnmeldungen zuständig sind;
- b) die Identität der Behörde, die für die Lagebewertung und die Entscheidung über die Aufnahme oder Zurückweisung eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes in einem bestimmten Notliegeplatz zuständig ist;
- c) Informationen über die Küstenlinie der Mitgliedstaaten und alle Aspekte, die eine Vorabbewertung und eine rasche Entscheidung über einen Notliegeplatz im Hinblick auf die Aufnahme eines Schiffes ermöglichen, einschließlich einer Beschreibung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Faktoren sowie der natürlichen Gegebenheiten;
- d) die Bewertungsverfahren für die Gewährung oder Verweigerung des Zugangs eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes zu einem Notliegeplatz;
- e) die entsprechenden Mittel und Einrichtungen für Hilfe, Bergung und Eingreifen bei Verschmutzung;
- f) Verfahren für die internationale Koordinierung und Beschlussfassung;
- g) die Sicherheitsleistungs- und Haftungsverfahren, die für Schiffe, die in einem Notliegeplatz Aufnahme finden, gelten.

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

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

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

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

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

*Artikel 20b***Entscheidung über die Aufnahme von Schiffen**

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

*Artikel 20c***Sicherheitsleistung und Ausgleichszahlungen**

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

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Mitgliedstaat, der ein Schiff an einem Notliegeplatz aufnimmt, von dem Betreiber, Agenten oder Kapitän eines Schiffes die Vorlage einer Versicherungsbescheinigung gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2009/20/EG verlangen. Die Anforderung dieser Bescheinigung darf nicht zu einer Verzögerung bei der Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes führen.

*Artikel 20d***Überprüfung durch die Kommission**

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

(*) ABL L 131 vom 28.5.2009, S. 128.“

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 22a***SafeSeaNet**

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

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

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

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

13. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Erweiterung des Einzugsbereichs und/oder Aktualisierung des gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr im Hin-

blick auf eine verbesserte Identifizierung und Überwachung von Schiffen, unter Berücksichtigung der Entwicklungen in den Informations- und Kommunikationstechnologien. Zu diesem Zweck arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammen, um bei Bedarf verbindliche Schiffsmeldesysteme, obligatorische Schiffsverkehrsdienste und geeignete Systeme der Schiffswegeführung einzuführen, die der IMO zur Genehmigung unterbreitet werden sollen. Ferner arbeiten sie innerhalb der betreffenden regionalen oder internationalen Gremien an der Entwicklung von Systemen zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen zusammen;“.

b) Folgender Buchstabe wird angefügt:

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

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 23a***Verarbeitung und Verwaltung der Informationen über die Sicherheit im Seeverkehr**

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

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

15. Artikel 24 erhält die folgende Fassung:

*„Artikel 24***Vertraulichkeit der Informationen**

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

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

16. Artikel 27 und 28 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 27

Änderungen

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

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

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

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

Artikel 28

Ausschussverfahren

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

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

(*) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.“

17. Anhang I Teil 4 Abschnitt X erhält folgende Fassung:

„— X. Verschiedenes:

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

— Navigationsstatus.“

18. In Anhang II Teil I wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Fischereifahrzeuge

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

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

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

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

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

19. Anhang III wird durch den Text im Anhang dieser Richtlinie ersetzt.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 30. November 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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

Inkrafttreten

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

*Artikel 4***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

ANHANG

„ANHANG III

ELEKTRONISCHE NACHRICHTEN UND SAFESEANET

1. Allgemeines Konzept und Gestaltung

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

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

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

2. Verwaltung, Betrieb, Weiterentwicklung und Instandhaltung des SafeSeaNet

2.1. Zuständigkeiten

2.1.1. Nationale SafeSeaNet-Systeme

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

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

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

2.1.2. Zentrales SafeSeaNet-System

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

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

2.2. Verwaltungsgrundsätze

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

- Vorlage von Empfehlungen zur Verbesserung der Effizienz und der Sicherheit des SafeSeaNet,
- Vorlage geeigneter Leitlinien für die Weiterentwicklung des SafeSeaNet,
- Unterstützung der Kommission bei der Überprüfung der Leistung des SafeSeaNet,
- Billigung der in Abschnitt 2.3 genannten IFCD und ihrer zukünftigen Änderungen.

⁽¹⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

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

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

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

Die IFCD enthält Bestimmungen über

- Leitlinien über die Zugangsrechte für die Benutzer für das Datenqualitätsmanagement,
- Sicherheitsspezifikationen für die Übertragung von Daten und den Datenaustausch und
- das Informationsarchiv auf der nationalen und der zentralen Ebene.

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

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

3. **Datenaustausch im Rahmen von SafeSeaNet**

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

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

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

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

4. **Sicherheit und Zugangsrechte**

Das zentrale SafeSeaNet-System und die nationalen SafeSeaNet-Systeme entsprechen den Anforderungen dieser Richtlinie über die Vertraulichkeit der Informationen sowie den Sicherheitsgrundsätzen und -spezifikationen, die in der IFCD beschrieben sind, insbesondere in Bezug auf Zugangsrechte.

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