

RICHTLINIE 98/42/EG DER KOMMISSION

vom 19. Juni 1998

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)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft,gestützt auf die Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durch-
setzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit,
die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und
Arbeitsbedingungen von Schiffen, die Gemeinschafts-
häfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitglied-
staaten fahren (Hafenstaatkontrolle) ⁽¹⁾, geändert durch die
Richtlinie 98/25/EG ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 19,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Mittlerweile in Kraft getretenen Änderungen von Über-
einkommen, Protokollen, Codes und Entschlüssen der
Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) sowie
Entwicklungen und Überlegungen im Rahmen der
Pariser Vereinbarung ist Rechnung zu tragen.Seit dem Erlaß der Richtlinie 95/21/EG sind weitere
Anstrengungen für eine bessere Festlegung der Prioritäten
unternommen worden. Das System der Prioritätsfaktoren,
das im Rahmen der Pariser Vereinbarung erarbeitet
wurde, ist in die Richtlinie aufzunehmen.Das in Anhang II der Richtlinie 95/21/EG enthaltene
Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen ist zur Berück-
sichtigung inzwischen in Kraft getretener internationaler
Rechtsvorschriften zu ändern.Die in Anhang III der genannten Richtlinie enthaltene
Liste von Beispielen für „triftige Gründe“ für eine gründli-
chere Überprüfung ist im Lichte einer vollständigeren
Liste, wie sie in der IMO-Entschlüsselung A.787 (19) vorge-
legt wird, zu ändern.Nach Anhang IV der Richtlinie 95/21/EG sind die vom
Besichtiger einzuhaltenden Verfahren und Leitlinien für
die Kontrolle von Schiffen die Verfahren nach den IMO-
Entschlüsselungen A.466 (XII) in der geänderten Fassung,
A.542 (13), MEPC.26 (23) und A.742 (18). Anhang IV ist
zu ändern, um der Aufhebung dieser Entschlüsselungendurch die IMO-Entschlüsselung A.787 (19) Rechnung zu
tragen. Die in der IMO-Entschlüsselung A.787 (19) darge-
legten Verfahren wurden in den Anhang I „Verfahren der
Hafenstaatkontrolle“ der Pariser Vereinbarung über-
nommen.Bei der Entscheidung über das Festhalten eines Schiffes
sollte der Besichtiger die in Anhang VI der genannten
Richtlinie aufgeführten Kriterien zugrunde legen. Unter
bestimmten Bedingungen wäre das Festhalten eines
Schiffes aufgrund zufällig entstandener Schäden allerdings
unangemessen.Anhang VI ist auch im Lichte der Bestimmungen der
IMO-Entschlüsselung A.787 (19), insbesondere zu den
Bereichen die unter das Internationale Übereinkommen
von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung
von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von
Seeleuten (STCW-Übereinkommen) fallen, zu ändern.Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen
entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 12 der
Richtlinie 93/75/EWG des Rates ⁽³⁾, zuletzt geändert
durch die Richtlinie 97/34/EG der Kommission ⁽⁴⁾, einge-
setzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:

„(2) Bei der Auswahl von Schiffen zur Überprüfung
gibt die zuständige Behörde den in Anhang I
Abschnitt I genannten Schiffen größten Vorrang. Bei
der Festlegung der Reihenfolge der Überprüfung der
anderen in Anhang I genannten Schiffe wendet die
zuständige Behörde den in Anhang I Abschnitt II
angegebenen Prioritätsfaktor des Schiffs an.“

2. Die Anhänge I, II, III, IV und VI werden gemäß dem
Anhang zu dieser Richtlinie geändert.⁽¹⁾ ABl. L 157 vom 7. 7. 1995, S. 1.⁽²⁾ ABl. L 133 vom 7. 5. 1998, S. 19.⁽³⁾ ABl. L 247 vom 5. 10. 1993, S. 19.⁽⁴⁾ ABl. L 158 vom 17. 6. 1997, S. 40.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 30. September 1998 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 19. Juni 1998

Für die Kommission

Neil KINNOCK

Mitglied der Kommission

ANHANG

1. Anhang I erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

VORRANGIG ZU ÜBERPRÜFENDE SCHIFFE

im Sinne von Artikel 5 Absatz 2

I. Höchste Dringlichkeit bedingende Faktoren

Ungeachtet des Prioritätsfaktors sind die folgenden Schiffe mit höchster Dringlichkeit zu überprüfen.

1. Schiffe, bei denen Lotsen oder Hafenbehörden Mängel gemeldet haben, welche die sichere Fahrt dieser Schiffe gefährden können (vgl. Richtlinie 93/75/EWG und Artikel 13 der vorliegenden Richtlinie).
2. Schiffe, die den Verpflichtungen aus der Richtlinie 93/75/EWG nicht nachgekommen sind.
3. Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Mitteilung eines anderen Mitgliedstaats waren.
4. Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit berechtigtem Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung von Verschmutzung waren, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet; der Name der berichtenden oder beschwerdeführenden Person wird dem Kapitän oder dem Eigentümer des Schiffes nicht mitgeteilt.
5. Schiffe,
 - die auf der Fahrt zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt waren, auf Grund gelaufen oder gestrandet sind,
 - bei denen der Verdacht eines Verstoßes gegen die Einleitvorschriften für gefährliche Stoffe oder sonstige Stoffe besteht,
 - die Schiffsmanöver auf unregelmäßige oder unsichere Weise durchgeführt haben und dabei gegen von der IMO verabschiedete Routenvorschriften oder Praktiken und Verfahren zur sicheren Navigation verstoßen haben oder
 - die auf sonstige Weise so betrieben wurden, daß von ihnen Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgehen.
6. Schiffe, deren Klasse in den letzten sechs Monaten aus Sicherheitsgründen ruhte.

II. Prioritätsfaktor

Die folgenden Schiffe sind mit Vorrang zu überprüfen.

- | | <i>Prioritätswert</i> |
|--|-----------------------|
| 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 der SIRENAC-Datenbank am 1. Januar 1993 dort noch nicht erfaßt sind. | + 20 |
| 2. Schiffe, die innerhalb der letzten sechs Monate von keinem Mitgliedstaat überprüft wurden. | + 10 |

	<i>Prioritätswert</i>
3. Schiffe, bei denen die in den Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse über den Bau und die Ausrüstung und das Klassenzertifikat von einer Organisation ausgestellt worden sind, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden ⁽¹⁾ nicht anerkannt ist.	+ 5
4. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der in der Tabelle über überdurchschnittlich häufiges Festhalten und Aufhalten aufgeführt ist, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird und sich auf den gleitenden Drei-Jahres-Durchschnitt bezieht.	
— 0 bis 3 % über dem Durchschnitt,	+ 3
— 3,1 bis 6 % über dem Durchschnitt,	+ 4
— mehr als 6 % über dem Durchschnitt.	+ 5
5. Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats unter bestimmten Bedingungen verlassen durften	
a) für jeden Mangel, der vor der Abfahrt zu beseitigen ist,	+ 1
b) für jeden Mangel, der im nächsten Hafen zu beseitigen ist,	+ 1
c) für jeweils zwei Mängel, die innerhalb von 14 Tagen zu beseitigen sind,	+ 1
d) für jeweils zwei Mängel, für die weitere Bedingungen spezifiziert wurden,	+ 1
e) falls schiffbezogene Maßnahmen ergriffen und alle Mängel beseitigt wurden	- 2
6. Schiffe, bei denen während einer früheren Überprüfung Mängel festgestellt wurden, gemäß der Zahl der Mängel:	
— 0	- 15
— 1 bis 5	0
— 6 bis 10	+ 5
— 11 bis 20	+ 10
— mehr als 20 Mängel	+ 15
7. Schiffe, die in einem vorhergehenden Hafen festgehalten wurden	+ 15
8. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der nicht alle in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifiziert hat.	+ 1
9. Schiffe, welche die Flagge eines Staates mit einer überdurchschnittlichen Mängelrate führen	+ 1
10. Schiffe einer Klasse mit überdurchschnittlichen Mängeln	+ 1
11. Schiffe, die einer Kategorie angehören, für die eine erweiterte Überprüfung beschlossen wurde (Artikel 7 dieser Richtlinie).	+ 5
12. Andere Schiffe:	
— zwischen 13 und 20 Jahre alte Schiffe,	+ 1
— zwischen 21 und 24 Jahre alte Schiffe,	+ 2
— über 25 Jahre alte Schiffe.	+ 3

⁽¹⁾ ABl. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 20.

Der Prioritätsfaktor ist der Zahlenwert, der einem einzelnen Schiff gemäß diesem Anhang zugewiesen und im SIRENAC-Informationssystem angezeigt wird.

Bei der Festlegung der Reihenfolge für die Überprüfung der oben bezeichneten Schiffe trägt die zuständige Behörde dem Prioritätsfaktor Rechnung. Ein höherer Prioritätsfaktor weist auf einen höheren Vorrang der Überprüfung hin. Der Prioritätsfaktor ergibt sich als Summe der entsprechenden oben angegebenen Prioritätswerte. Die Ziffern 5, 6 und 7 sind nur auf Überprüfungen anzuwenden, die in den vorangegangenen 12 Monaten erfolgt sind. Der Prioritätsfaktor beträgt mindestens die Summe der Prioritätswerte der Ziffern 4, 8, 9, 10, 11, und 12.“

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

1. Absatz 13 erhält folgende Fassung:

„(13) Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (SOLAS, Kapitel IX).“

2. Nach Absatz 14 werden folgende Absätze angefügt:

- „15. Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Anforderungen an Schiffe, die Gefahrgüter transportieren.
16. Sicherheitszeugnisse und Betriebsgenehmigungen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.
17. Spezielle Gefahrgutliste, Gefahrgutmanifest oder detaillierter Stauplan.
18. Schiffslogbuch mit Aufzeichnungen zu Tests und Übungen sowie Prüf- und Wartungsaufzeichnungen zu den Rettungsausrüstungen.
19. Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe.
20. Sicherheitszeugnis für verfahrbare Offshore-Bohreinheiten.
21. Für Öltankschiffe Aufzeichnungen des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl für die letzte Ballastreise.
22. Musterrolle, Brandbekämpfungsplan und für Fahrgastschiffe ein Lecksicherheitsplan.
23. Schiffsseitiger Notfallplan für Ölunfälle.
24. Vermessungsberichte (für Massengutfrachter und Öltankschiffe).
25. Berichte früherer Überprüfungen im Rahmen der Hafensterkontrolle.
26. Bei Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiffen Angaben zum Verhältnis A/A-max.
27. Genehmigung zur Beförderung von Getreide.
28. Handbuch für die Ladungssicherung.“

3. Anhang III erhält folgende Fassung:

„*ANHANG III*

LISTE VON BEISPIELEN FÜR ‚TRIFTFIGE GRÜNDE‘ FÜR EINE GRÜNDLICHERE ÜBERPRÜFUNG

im Sinne von Artikel 6 Absatz 3

1. Das Schiff gehört zu den in Anhang I, Abschnitt I und Abschnitt II, Ziffern 3, 4, 5 Buchstaben b) und c), 8 und 11 genannten Schiffen.
2. Das Öltagebuch wird nicht ordnungsgemäß geführt.
3. Bei der Prüfung der Zeugnisse und anderen Unterlagen (vgl. Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2) werden Unstimmigkeiten festgestellt.

4. Es gibt Anzeichen dafür, daß die Besatzungsmitglieder die Anforderungen nach Artikel 8 der Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten⁽¹⁾ nicht erfüllen können.
 5. Nachweis, daß Umschlags- und sonstige Arbeiten an Bord nicht sicher oder nicht nach Maßgabe der einschlägigen IMO-Richtlinien durchgeführt werden, z. B. überschreitet der Sauerstoffgehalt in der Inertgas-Hauptleitung zu den Ladetanks die zulässige Höchstgrenze.
 6. Der Kapitän eines Öltankers kann für die letzte Ballastreise keine Aufzeichnung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl vorweisen.
 7. Fehlen einer aktuellen Sicherheitsrolle oder Besatzungsmitglieder wissen über ihre Pflichten im Fall eines Brandes oder einer Anordnung zum Verlassen des Schiffes nicht Bescheid.
 8. Die irrtümliche Aussendung von Notsignalen, ohne daß diese ordnungsgemäß rückgängig gemacht wurden.
 9. Das Fehlen wesentlicher Ausrüstungen oder Vorkehrungen, die durch die Übereinkommen vorgeschrieben sind.
 10. Unhaltbare Hygienezustände an Bord.
 11. Anzeichen aufgrund des allgemeinen Eindrucks und der Beobachtungen des Besichtigers, daß schwerwiegende Schäden oder Beeinträchtigungen des Rumpfs oder der Struktur vorliegen, die die strukturelle Integrität, Sinksicherheit oder Wetterfestigkeit des Schiffes gefährden.
 12. Informationen oder Anzeichen, daß der Kapitän oder die Mannschaft mit wesentlichen Schiffsbetriebsmaßnahmen, die die Sicherheit des Schiffes oder den Umweltschutz betreffen, nicht vertraut sind oder solche Maßnahmen nicht durchgeführt wurden.“
4. Anhang IV erhält folgende Fassung:

„*ANHANG IV*

VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON SCHIFFEN

im Sinne von Artikel 6 Absatz 4

1. Grundsätze über die Schiffsbesatzung (IMO-EntschlieÙung A.481 (XII)) nebst Anhängen, nämlich Inhalt des Schiffsbesatzungszeugnisses (Anhang 1) und Richtlinien für die Anwendung der Grundsätze über die Schiffsbesatzung (Anhang 2).
 2. Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen.
 3. IAO-Veröffentlichung ‚Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen: Richtlinien für das Vorgehen‘.
 4. Anhang 1 ‚Verfahren der Hafenstaatkontrolle‘.
5. Anhang VI wird wie folgt geändert:
1. In der Einleitung wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Liegt der Grund für das Festhalten in einem zufällig eingetretenen Schaden des Schiffes auf der Fahrt zu einem Hafen, so ist das Festhalten unter folgenden Voraussetzungen nicht anzuordnen:

 1. Den Anforderungen der SOLAS-Regel I/11 (c) hinsichtlich der Notifizierung der Behörden des Flaggenstaats und der für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses verantwortlichen anerkannten Organisation wurde Rechnung getragen;
 2. vor der Einfahrt in den Hafen hat der Kapitän oder der Reeder der zuständigen Behörde Angaben zu den Umständen des Schadenseintritts und zum Umfang des entstandenen Schadens gemacht sowie Informationen zu der vorgeschriebenen Notifizierung der Behörden des Flaggenstaates mitgeteilt;

⁽¹⁾ ABl. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 28.

3. geeignete Behebungsmaßnahmen werden vom Schiff zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde durchgeführt und
 4. die zuständige Behörde hat sich, nachdem ihr der Abschluß der Behebungsmaßnahmen angezeigt wurde, davon überzeugt, daß Mängel, von denen eindeutig Gefahren für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt ausgingen, abgestellt wurden.“
2. In Nummer 3 wird folgendes angefügt:
- „Die ein Festhalten rechtfertigenden Mängel im Bereich des STCW-Übereinkommens von 1978, die im folgenden unter Ziffer 3.8 aufgeführt sind, sind jedoch die einzigen Gründe für ein Festhalten nach diesem Übereinkommen.“
3. In Nummer 3.2 wird folgendes angefügt:
- „13. Schwerwiegende Mängel bei den betrieblichen Anforderungen gemäß Abschnitt 5.5 von Anhang I der Pariser Vereinbarung.
14. Anzahl, Zusammensetzung oder Befähigungszeugnisse der Besatzung entsprechen nicht dem Schiffsbesatzungszeugnis.“
4. Nummer 3.8 erhält folgende Fassung:
- „1. Für ein Besatzungsmitglied liegt kein Befähigungszeugnis oder kein ausreichendes Befähigungszeugnis, keine gültige Befreiung oder der Nachweis eines bei den Behörden des Flaggenstaats gestellten Antrags auf Erteilung eines Vermerks auf einem Befähigungszeugnis vor.
 2. Die geltenden Besatzungsvorschriften der Behörden des Flaggenstaats wurden nicht eingehalten.
 3. Die Vorkehrungen für Brücken- oder Maschinenwache entsprechen nicht den für das Schiff geltenden Anforderungen der Behörden des Flaggenstaats.
 4. Es befindet sich keine Person auf Wache, die für den Betrieb von Ausrüstungen qualifiziert ist, die für die sichere Schiffsführung, den sicheren Funkverkehr oder die Verhütung von Umweltverschmutzung auf See von wesentlicher Bedeutung sind.
 5. Es fehlt ein Nachweis über die berufliche Befähigung der Seeleute im Hinblick auf die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Schiffssicherheit und der Verhütung von Verschmutzung.
 6. Für die erste Wache bei Fahrtbeginn und für spätere Wachablösungen können keine Personen gestellt werden, die ausreichend ausgeruht und in sonstiger Weise dienstfähig sind.“
-