

## I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***RICHTLINIE 95/21/EG DES RATES****vom 19. Juni 1995****zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Schiffsunfälle und die Ölverschmutzung der Meere und Küsten der Mitgliedstaaten erfüllen die Gemeinschaft mit ernster Sorge.

Ebenso ist die Gemeinschaft um die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen besorgt.

Auf seiner Tagung vom 25. Januar 1993 nahm der Rat Schlußfolgerungen an, in denen die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten dringend aufgefordert wurden, für eine wirkungsvollere Anwendung und Durchsetzung angemessener internationaler Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und für den Schutz der Meeresumwelt zu sorgen und die neuen Vorschriften, sobald sie erlassen worden sind, umzusetzen.

In seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr <sup>(4)</sup> forderte der Rat die Kommission dringend auf, ihm so bald wie möglich spezifische Maßnahmen zu empfehlen und förmliche Vorschläge zu Kriterien für die Überprüfung von Schiffen, einschließlich der Harmonisierung der Vorschriften für das Festhalten von Schiffen und der Möglichkeit einer Veröffentlichung der Überprüfungs-

ergebnisse sowie der Verweigerung des Zugangs zu Häfen in der Gemeinschaft, zu unterbreiten.

Sicherheit, Verhütung von Verschmutzung sowie Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord lassen sich durch drastische Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in Gemeinschaftsgewässern wirkungsvoll verbessern, wenn die internationalen Übereinkommen, Codes und Entschlüsse strikt eingehalten werden.

Die Kontrolle, ob Schiffe international vereinbarte Normen für die Sicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord einhalten, soll nach wie vor in erster Linie die Aufgabe des Flaggenstaats sein. Allerdings weist die Umsetzung und Durchsetzung internationaler Normen durch eine wachsende Zahl von Flaggenstaaten ernsthafte Mängel auf. Deshalb müssen künftig auch die Hafenstaaten die Einhaltung international vereinbarter Normen für die Sicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord kontrollieren.

Durch ein einheitliches Konzept der Mitgliedstaaten für die wirkungsvolle Durchsetzung dieser internationalen Normen an Bord von Schiffen, die in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren und deren Häfen anlaufen, werden Wettbewerbsverzerrungen vermieden.

Ein gemeinschaftsrechtlicher Rahmen für die Harmonisierung der Überprüfungsverfahren ist von grundlegender Bedeutung, um die einheitliche Anwendung der Grundsätze der Sicherheit im Seeverkehr und der Verhütung von Verschmutzung sicherzustellen, die zu den Grundlagen der Verkehrs- und Umweltpolitik der Gemeinschaft gehören.

Die Meeresverschmutzung ist ihrer Natur nach grenzübergreifend. Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip werden entsprechende Schutzmaßnahmen in den Seegewässern der Mitgliedstaaten am besten auf Gemeinschaftsebene beschlossen, da die Mitgliedstaaten getrennt keine angemessenen und wirkungsvollen Maßnahmen treffen können.

Der Erlaß einer Richtlinie des Rates ist das geeignete Verfahren, um den rechtlichen Rahmen und einheitliche Regeln und Kriterien für die Hafenstaatkontrolle festzulegen.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 107 vom 15. 4. 1994, S. 14, und ABl. Nr. C 347 vom 8. 12. 1994, S. 15.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 393 vom 31. 12. 1994, S. 50.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 27. Oktober 1994 (ABl. Nr. C 347 vom 8. 12. 1994, S. 15), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 14. März 1995 (ABl. Nr. C 93 vom 13. 4. 1995, S. 25) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 18. Mai 1995 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. C 271 vom 7. 10. 1993, S. 1.

Die Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Vereinbarung über die Hafentaatkontrolle (Pariser Vereinbarung) sollten genutzt werden.

Die Tatsache, daß jeder Mitgliedstaat mindestens 25 v. H. der ausländischen Schiffe, die seine Häfen in einem bestimmten Jahr anlaufen, überprüft, bedeutet, daß eine große Anzahl von Schiffen, die in Gemeinschaftsgewässern fahren, irgendwann überprüft worden ist.

Es sollten weitere Anstrengungen zur Entwicklung eines verbesserten Systems für die gezielte Auswahl von Schiffen zur Überprüfung unternommen werden.

Die Regeln und Verfahren für Überprüfungen durch den Hafentaat einschließlich der Kriterien für das Festhalten von Schiffen müssen vereinheitlicht werden, um in allen Häfen ein gleiches Maß an Wirkung zu sichern und so das gezielte Anlaufen bestimmter Häfen, mit dem das Netz ordnungsgemäßer Kontrollen umgangen werden soll, drastisch zu verringern.

Die Unfall-, Festhalte- und Mängelstatistiken, die in der Mitteilung der Kommission über „Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr“ und im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht worden sind, zeigen, daß bestimmte Schiffsarten einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden müssen.

Mängel, die auf der Nichtbeachtung der Bestimmungen der Übereinkommen beruhen, müssen beseitigt werden. Schiffe, die zur Behebung aufgefordert werden, müssen — wenn diese Mängel eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen — so lange festgehalten werden, bis die Mängel behoben sind.

Es ist ein Recht auf Widerspruch gegen ein von den zuständigen Behörden verfürgtes Festhalten vorzusehen, um unangemessene Anordnungen zu verhindern, die ein unzulässiges Festhalten und Verzögerungen bewirken könnten.

Die Reparaturmöglichkeiten im Überprüfungshafen können so beschaffen sein, daß die zuständige Behörde dem Schiff die Erlaubnis zur Weiterfahrt zu einer geeigneten Reparaturwerft erteilen muß, sofern die Voraussetzungen für eine solche Fahrt erfüllt sind. Schiffe, die den Vorschriften nicht entsprechen, würden weiterhin eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen und wirtschaftliche Vorteile genießen, wenn sie nicht gemäß den einschlägigen Vorschriften der Übereinkommen umgebaut werden, weshalb ihnen der Zugang zu allen Häfen in der Gemeinschaft verweigert werden soll.

Unter bestimmten Umständen kann einem Schiff, dem der Zugang zu Häfen in der Gemeinschaft verweigert wurde, die Genehmigung zum Einlaufen erteilt werden. Unter diesen Umständen sollte diesem Schiff der Zugang zu einem bestimmten Hafen nur dann genehmigt werden, falls alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, damit es sicher einlaufen kann.

Die vielseitigen Anforderungen der Übereinkommen an den Bau, die Ausrüstung und die Besatzung eines Schiffes und die schwerwiegenden Folgen der Entscheidungen, die

von den Besichtigern getroffen werden, sowie die Notwendigkeit, daß die Besichtigter völlig unparteiische Entscheidungen treffen, verlangen, daß Überprüfungen nur von Besichtigern vorgenommen werden, die ordnungsgemäß ermächtigte öffentliche Bedienstete oder andere ordnungsgemäß ermächtigte Personen mit hervorragenden Kenntnissen und großer Erfahrung sind.

Lotsen und Hafenbehörden können nützliche Informationen über Mängel von Schiffen und Besatzungen liefern.

Die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und sonstigen Behörden oder Organisationen ist für eine wirksame Nachprüfung von Schiffen, denen trotz Mängel das Auslaufen erlaubt worden ist, und für den Austausch von Informationen über Schiffe in Häfen erforderlich.

Das „SIRENAC E“ genannte Informationssystem, das im Rahmen der Pariser Vereinbarung eingerichtet worden ist, liefert eine Fülle zusätzlicher Informationen, die für die Anwendung dieser Richtlinie benötigt werden.

Die Veröffentlichung von Angaben über Schiffe, welche die internationalen Normen für die Sicherheit, die Gesundheit und den Schutz der Meeresumwelt nicht einhalten, kann ein wirkungsvolles Abschreckungsmittel sein, das Verlager davon abhält, solche Schiffe zu benutzen, und ein Anreiz für die Eigentümer dieser Schiffe, von sich aus Abhilfemaßnahmen zu treffen.

Sämtliche Kosten für Schiffsüberprüfungen, die ein Festhalten rechtfertigen, sollten dem Eigentümer oder dem Betreiber des Schiffes in Rechnung gestellt werden.

Im Rahmen dieser Richtlinie ist es zweckmäßig, den Ausschuß nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern<sup>(1)</sup>, heranzuziehen, der die Kommission bei der Wahrnehmung der Aufgabe unterstützen sollte, die Überprüfungspflichten der Mitgliedstaaten anhand der gesammelten Erfahrungen und unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der Pariser Vereinbarung zu ändern und die Anlagen dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsseungen der einschlägigen internationalen Organisationen und der Pariser Vereinbarung erforderlichenfalls anzupassen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

#### **Zweck**

Diese Richtlinie soll zu einer drastischen Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten beitragen, indem sie

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 247 vom 5. 10. 1993, S. 19.

- die Einhaltung internationaler und einschlägiger gemeinschaftlicher Vorschriften für die Sicherheit auf See, den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe aller Flaggen fördert;
- gemeinsame Kriterien für die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat festlegt und die Verfahren für die Überprüfung und das Festhalten vereinheitlicht, wobei die Verpflichtungen, welche die Seeschiffsbehörden der Mitgliedstaaten in der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingegangen sind, gebührend zu berücksichtigen sind.

### Artikel 2

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anlagen bezeichnet der Ausdruck

##### 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 und
- das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO Nr. 147),

zusammen mit den Protokollen und Änderungen dieser Übereinkommen und abgeleiteter Codes, die rechtlich bindend und zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie in Kraft sind;

2. „*Pariser Vereinbarung*“ die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung;
3. „*Schiff*“ ein seegehendes Fahrzeug, auf das eines oder mehrere Übereinkommen Anwendung finden und das eine andere Flagge als diejenige des Hafenstaats führt;
4. „*Anlage vor der Küste*“ eine feststehende oder schwimmende Plattform auf oder über dem Festlandsockel eines Mitgliedstaats;

5. „*Besichtiger*“ eine Person, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß zur Durchführung von Hafenstaatkontrollen ermächtigt wurde und dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist; bei dieser Person kann es sich um einen öffentlichen Bediensteten oder um eine andere Person handeln;
6. „*Überprüfung*“ einen Besuch an Bord eines Schiffes, um sowohl die Gültigkeit der maßgeblichen Zeugnisse und anderer Unterlagen als auch den Zustand des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Besatzung zu überprüfen;
7. „*eine gründlichere Überprüfung*“ eine Überprüfung, bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den Umständen im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 insgesamt oder gegebenenfalls teilweise einer gründlichen Überprüfung hinsichtlich Bau, Ausrüstung, Besatzung, Lebens- und Arbeitsbedingungen und Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden;
8. „*erweiterte Überprüfung*“ eine Überprüfung gemäß Artikel 7;
9. „*Festhalten*“ das förmliche Verbot, mit dem einem Schiff wegen festgestellter Mängel, die es einzeln oder zusammen seeuntüchtig machen, untersagt wird, auszulaufen;
10. „*Einstellung eines Betriebs*“ ein förmliches Verbot, mit dem einem Schiff wegen festgestellter Mängel, die einzeln oder zusammen die weitere Durchführung eines Betriebs gefährlich machen, untersagt wird, diesen Betrieb weiter durchzuführen.

### Artikel 3

#### Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie ist auf Schiffe und ihre Besatzung anzuwenden, die
  - einen Hafen eines Mitgliedstaats oder eine Anlage vor der Küste anlaufen oder
  - vor einem solchen Hafen oder einer solchen Anlage vor Anker gegangen sind.

Die den Mitgliedstaaten im Rahmen der einschlägigen internationalen Übereinkommen verliehenen Rechte auf Interventionen bleiben von diesem Artikel unberührt.

- (2) Bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 wenden die Mitgliedstaaten die anwendbaren Vorschriften eines einschlägigen Übereinkommens an und treffen, soweit ein Übereinkommen nicht anwendbar ist; die gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Schiffe nicht offensichtlich eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen. Die Mitgliedstaaten lassen sich bei der Anwendung dieses Absatzes von Anlage 1 der Pariser Vereinbarung leiten.

(3) Bei der Überprüfung eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der nicht Vertragspartei eines Übereinkommens ist, stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß diesem Schiff und seiner Besatzung keine günstigere Behandlung gewährt wird als einem Schiff unter der Flagge eines Staates, der Vertragspartei des Übereinkommens ist.

(4) Fischereifahrzeuge, Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Holzschiffe einfacher Bauart, staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden, und Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.

#### Artikel 4

##### Überprüfungsstelle

Die Mitgliedstaaten unterhalten geeignete nationale Seeschifffahrtsverwaltungen für die Überprüfung von Schiffen (nachstehend „zuständige Behörden“ genannt) und stellen durch geeignete Maßnahmen sicher, daß ihre zuständigen Behörden die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie erfüllen.

#### Artikel 5

##### Überprüfungspflichten

(1) Die zuständige Behörde jedes Mitgliedstaats führt jährlich so viele Überprüfungen durch, daß deren Gesamtzahl mindestens 25 v. H. der Anzahl einzelner Schiffe entspricht, die seine Häfen in einem repräsentativen Kalenderjahr angelaufen haben.

(2) Bei der Auswahl von Schiffen zur Überprüfung gibt die zuständige Behörde den in Anhang I genannten Schiffen Vorrang.

(3) Die Mitgliedstaaten sehen von der Überprüfung von Schiffen ab, die in den letzten sechs Monaten von einem Mitgliedstaat besichtigt 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.

(4) Absatz 3 gilt nicht für die in den Übereinkommen speziell vorgesehenen betrieblichen Kontrollen.

(5) Die Mitgliedstaaten und die Kommission werden sich gemeinsam um die Entwicklung von Prioritäten und Verfahrensweisen bemühen, die eine zielgerichtete Auswahl von Schiffen, die wahrscheinlich Mängel aufweisen, ermöglichen.

Nachfolgende Änderungen dieses Artikels mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1 unterliegen den Bestimmungen von Artikel 19.

#### Artikel 6

##### Überprüfungsverfahren

(1) Die zuständige Behörde stellt sicher, daß der Besichtigter mindestens

- a) die Zeugnisse und Unterlagen nach Anhang II in dem erforderlichen Umfang überprüft und
- b) sich einen Eindruck vom Gesamtzustand des Schiffes einschließlich des Maschinenraums und der Unterdecksräume und einschließlich der hygienischen Verhältnisse verschafft.

(2) Der Besichtigter kann alle anderen als die in Anhang II genannten maßgeblichen Zeugnisse und Unterlagen, die nach den Übereinkommen an Bord mitzuführen sind, prüfen.

(3) Gibt es nach der Überprüfung im Sinne der Absätze 1 und 2 triftige Gründe für die Annahme, daß der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung oder seine Besatzung die anwendbaren Vorschriften eines Übereinkommens im wesentlichen nicht erfüllt, so ist eine gründlichere Überprüfung einschließlich einer weiteren Kontrolle, ob die betrieblichen Anforderungen an Bord erfüllt werden, durchzuführen.

„Triftige Gründe“ liegen vor, wenn der Besichtigter auf Anzeichen stößt, die nach seinem fachlichen Urteilsvermögen eine gründlichere Überprüfung des Schiffes, der Ausrüstung oder der Besatzung erforderlich machen.

Anhang III enthält Beispiele für „triftige Gründe“.

(4) Die einschlägigen Verfahren und Richtlinien für die Kontrolle von Schiffen nach Anhang IV sind ebenfalls einzuhalten.

#### Artikel 7

##### Erweiterte Überprüfung bestimmter Schiffe

(1) Liegen triftige Gründe für eine gründliche Überprüfung von Schiffen der in Anhang V aufgeführten Arten vor, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß eine erweiterte Überprüfung vorgenommen wird.

(2) Anhang V Teil B enthält nicht bindende Richtlinien für erweiterte Überprüfungen.

(3) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterziehen Schiffe im Sinne von Absatz 1 innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten nur einmal einer erweiterten Überprüfung. Allerdings können diese Schiffe einer Überprüfung nach Artikel 6 Absätze 1 und 2 unterzogen werden.

(4) Im Fall von Fahrgastschiffen, die regelmäßig in einen Hafen eines Mitgliedstaats einlaufen oder aus ihm auslaufen, nimmt die zuständige Behörde dieses Mitgliedstaats eine erweiterte Überprüfung jedes Schiffes vor. Wenn ein Fahrgastschiff regelmäßig zwischen Häfen von

Mitgliedstaaten verkehrt, führt einer der Staaten, zwischen denen das Schiff verkehrt, die erweiterte Überprüfung aus.

#### Artikel 8

##### Überprüfungsbericht an den Kapitän

(1) Nach Abschluß einer Überprüfung, einer gründlicheren Überprüfung oder einer erweiterten Überprüfung erhält der Kapitän des Schiffes vom Besichtigter eine Bescheinigung in der in Anlage 3 der Pariser Vereinbarung dargestellten Form über die Ergebnisse der Überprüfung und über Einzelheiten der Entscheidungen des Besichtigers sowie der Abhilfemaßnahmen, die der Kapitän, der Eigentümer oder der Betreiber zu treffen hat.

(2) Im Fall von Mängeln, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, werden in die Bescheinigung für den Kapitän nach Absatz 1 auch Angaben zur künftigen Veröffentlichung des Festhaltens gemäß dieser Richtlinie aufgenommen.

#### Artikel 9

##### Mängelbeseitigung und Festhalten

(1) Die zuständige Behörde muß sich davon überzeugen, daß bei der Überprüfung nach Artikel 6 und Artikel 7 bestätigte oder festgestellte Mängel entsprechend den Übereinkommen beseitigt werden.

(2) Bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, sorgt die zuständige Behörde des Hafenstaats, in dem das Schiff überprüft wird, dafür, daß das Schiff festgehalten oder der Betrieb, bei dem die Mängel festgestellt worden sind, verboten wird. Die Anordnung des Festhaltens oder der Einstellung des Betriebs wird so lange nicht aufgehoben, wie die Gefahr nicht beseitigt ist oder diese Behörde nicht feststellt, daß das Schiff unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, ohne daß dies eine Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder eine Gefahr für andere Schiffe oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt.

(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.

(4) Wenn in außergewöhnlichen Fällen der Gesamtzustand des Schiffes offensichtlich unternormig ist, kann die zuständige Behörde die Überprüfung so lange aussetzen, bis die Verantwortlichen die notwendigen Maßnahmen ergriffen haben, um sicherzustellen, daß das Schiff die einschlägigen Vorschriften der Übereinkommen erfüllt.

(5) Geben Überprüfungen im Sinne der Artikel 6 und 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 den Konsul oder, falls nicht möglich, die nächstgelegene diplomatische Vertretung dieses Staates unverzüglich schriftlich über alle Umstände, aufgrund deren das Eingreifen für erforderlich gehalten wurde. Zusätzlich werden erforderlichenfalls die bestellten Besichtigter oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Zeugnisse für das betreffende Schiff verantwortlich sind, benachrichtigt.

(6) Diese Richtlinie läßt zusätzliche Anforderungen der Übereinkommen betreffend die Benachrichtigungs- und Meldeverfahren im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle unberührt.

(7) Bei der Ausübung der Hafenstaatkontrolle gemäß dieser Richtlinie sind alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Festhalten oder Aufhalten des Schiffes zu vermeiden. Wird ein Schiff in unangemessener Weise festgehalten oder aufgehalten, so hat der Eigentümer oder Betreiber Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens. In jedem Fall eines mutmaßlichen unzulässigen Festhaltens oder Aufhaltens liegt die Beweislast beim Eigentümer oder Betreiber des Schiffes.

#### Artikel 10

##### Widerspruchsrecht

(1) Der Eigentümer oder der Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in dem Mitgliedstaat hat das Recht, gegen ein von der zuständigen Behörde verfürgtes Festhalten Widerspruch einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

(2) Die Mitgliedstaaten werden zu diesem Zweck geeignete Verfahren nach Maßgabe ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften einführen und beibehalten.

(3) Die zuständige Behörde unterrichtet den Kapitän eines in Absatz 1 genannten Schiffes gebührend über die Widerspruchsrechte.

#### Artikel 11

##### Folgemaßnahmen nach Überprüfung und Festhalten

(1) Können Mängel im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden, so kann die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats dem Schiff die Weiterfahrt zur nächstgelegenen geeigneten, vom Kapitän und von den betreffenden Behörden ausgewählten Reparaturwerft erlauben, sofern die Bedingungen der zuständigen Behörde des Flaggenstaats, die der betreffende Mitgliedstaat akzeptiert, eingehalten werden. Diese Bedingungen stellen sicher, daß das Schiff ohne eine Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung und ohne Gefahr für andere Schiffe oder ohne eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt auslaufen kann.

(2) In dem in Absatz 1 bezeichneten Fall benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats im Überprüfungshafen die zuständige Behörde des Staates, in dem sich die Reparaturwerft befindet, die in Artikel 9 Absatz 5 genannten Parteien und gegebenenfalls andere Behörden über alle Bedingungen für die Fahrt.

(3) Die Parteien im Sinne von Absatz 2 sind gemäß Anlage 2 der Pariser Vereinbarung zu benachrichtigen.

Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, die diese Benachrichtigung erhält, unterrichtet die benachrichtigende Behörde von den getroffenen Maßnahmen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch entsprechende Maßnahmen sicher, daß in Absatz 1 genannten Schiffen, die auslaufen,

- i) ohne den Bedingungen der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats im Überprüfungshafen nachzukommen, oder
- ii) die sich weigern, den anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen nachzukommen, indem sie die angegebene Reparaturwerft nicht anlaufen,

der Zugang zu jedem Hafen in der Gemeinschaft so lange verweigert wird, bis der Eigentümer oder Betreiber der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, hinreichend nachgewiesen hat, daß das Schiff die anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen vollständig erfüllt.

(5) Im Fall des Absatzes 4 Ziffer i) benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Mängel des Schiffes festgestellt wurden, unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Im Fall des Absatzes 4 Ziffer ii) benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich die Reparaturwerft befindet, unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Vor der Verweigerung des Einlaufens kann der Mitgliedstaat Konsultationen mit der Verwaltung des Flaggenstaats des betreffenden Schiffes beantragen.

(6) Ungeachtet des Absatzes 4 kann der Zugang zu einem bestimmten Hafen in Fällen höherer Gewalt, aus vorrangigen Sicherheitserwägungen, zur Verringerung oder Minimierung des Verschmutzungsrisikos oder zur Beseitigung von Mängeln von der entsprechenden Behörde des betreffenden Hafenstaats gestattet werden, sofern der Eigentümer, der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats nachweist, daß er angemessene Maßnahmen getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.

#### Artikel 12

##### Qualifikationsanforderungen an Besichtigter

(1) Die Überprüfungen werden nur von Besichtigern vorgenommen, welche die Qualifikationskriterien nach Anhang VII erfüllen.

(2) Kann die zuständige Behörde des Hafenstaats das erforderliche berufliche Fachwissen nicht zur Verfügung stellen, so kann sich der Besichtigter dieser zuständigen Behörde durch jede Person, die über das erforderliche Fachwissen verfügt, unterstützen lassen.

(3) Die Besichtigter, die eine Hafenstaatkontrolle vornehmen, und die sie unterstützenden Personen dürfen kein wirtschaftliches Interesse an den Häfen oder den Schiffen haben, in bzw. auf denen Überprüfungen vorgenommen werden; ferner dürfen die Besichtigter nicht bei nichtstaatlichen Organisationen, die vorgeschriebene Zeugnisse und Klassenzertifikate ausstellen oder die für die Ausstellung dieser Zeugnisse bzw. Klassenzertifikate erforderlichen Besichtigungen durchführen, angestellt sein oder im Auftrag dieser Organisationen arbeiten.

(4) Jeder Besichtigter trägt einen Ausweis mit sich, der von seiner zuständigen Behörde im Einklang mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften auf seinen Namen ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, daß der betreffende Besichtigter befugt ist, Überprüfungen vorzunehmen.

Ein einheitliches Muster eines derartigen Ausweises wird nach dem Verfahren des Artikels 19 erstellt.

#### Artikel 13

##### Berichte von Lotsen und Hafenbehörden

(1) Lotsen der Mitgliedstaaten, die Schiffe zu oder von ihrem Liegeplatz begleiten oder auf zu einem Hafen in einem Mitgliedstaat fahrenden Schiffen tätig sind, unterrichten unverzüglich die zuständige Behörde des Hafenstaats beziehungsweise des Küstenstaats, sofern sie bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten von Mängeln Kenntnis erhalten, die die sichere Fahrt des Schiffes gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können.

(2) Erhalten Hafenbehörden bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten Kenntnis davon, daß ein Schiff in ihrem Hafen Mängel aufweist, die die Sicherheit des Schiffes gefährden oder eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können, so unterrichten sie unverzüglich die zuständige Behörde des betreffenden Hafenstaats.

#### Artikel 14

##### Zusammenarbeit

(1) Jeder Mitgliedstaat trifft Maßnahmen für die Zusammenarbeit zwischen seiner zuständigen Behörde, seinen Hafenbehörden und anderen einschlägigen Behörden oder gewerblichen Organisationen, um sicherzustellen, daß seine zuständige Behörde alle einschlägigen Informationen über Schiffe erhält, die seine Häfen anlaufen.

(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 E in St. Malo, Frankreich.

(3) Bei den Informationen im Sinne von Absatz 2 handelt es sich um die Informationen nach Anlage 4 der Pariser Vereinbarung und die nach Artikel 15 dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben.

#### Artikel 15

##### Veröffentlichung des Festhaltens

Jede zuständige Behörde veröffentlicht zumindest jedes Vierteljahr, welche der im vorausgegangenen Quartal festgehaltenen Schiffe in den vorausgegangenen 24 Monaten mehr als einmal festgehalten wurden. Die Veröffentlichung enthält folgende Angaben:

- den Namen des Schiffes,
- den Namen des Eigentümers oder des Betreibers des Schiffes,
- die IMO-Nummer,
- den Flaggenstaat,
- die Klassifikationsgesellschaft, sofern sachdienlich, und gegebenenfalls jede andere Stelle, die für den Flaggenstaat gemäß den Übereinkommen Zeugnisse für das Schiff ausgestellt hat,
- die Gründe für das Festhalten,
- den Hafen und den Zeitpunkt des Festhaltens.

#### Artikel 16

##### Kostenerstattung

(1) Werden bei einer Überprüfung nach den Artikeln 6 und 7 hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften eines Übereinkommens Mängel bestätigt oder festgestellt, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, so sind alle mit der Überprüfung verbundenen Kosten innerhalb eines gewöhnlichen Abrechnungszeitraums vom Eigentümer oder Betreiber des Schiffes oder von seinem Vertreter im Hafenstaat abzugelten.

(2) Alle Kosten im Zusammenhang mit Überprüfungen, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 11 Absatz 4 vorgenommen werden, sind dem Eigentümer oder Betreiber des Schiffes in Rechnung zu stellen.

(3) Die Anordnung des Festhaltens wird erst dann aufgehoben, wenn die Kosten vollständig erstattet worden sind oder eine ausreichende Sicherheit für die Kostenerstattung geleistet worden ist.

#### Artikel 17

##### Angaben zur Überwachung der Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission und dem Sekretariat der Pariser Vereinbarung folgende Angaben:

- die Zahl der Besichtigter, die für sie Hafenstaatüberprüfungen gemäß dieser Richtlinie vornehmen. Bei Behörden, deren Besichtigter Hafenstaatüberprüfungen nur auf Teilzeitbasis vornehmen, ist die Zahl in vollzeitlich beschäftigte Besichtigter umzurechnen;
- die Zahl der einzelnen Schiffe, die ihre Häfen in einem repräsentativen Kalenderjahr während der vergangenen fünf Jahre angelaufen haben.

(2) Die Angaben nach Absatz 1 sind innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach in jedem dritten Kalenderjahr spätestens am 1. Oktober zu übermitteln.

#### Artikel 18

##### Regelungsausschuß

Die Kommission wird von dem mit Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzten Ausschuß nach Maßgabe des in jenem Artikel niedergelegten Verfahrens unterstützt.

#### Artikel 19

##### Änderungsverfahren

Die Richtlinie kann nach dem Verfahren des Artikels 18 geändert werden, um

- a) die Überprüfungs- und Veröffentlichungspflichten der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 5, mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1, und im Sinne der Artikel 6, 7 und 15 aufgrund der Erfahrung mit der Anwendung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Pariser Vereinbarung anzupassen;
- b) die Anlagen mit dem Ziel anzupassen, in Kraft getretene Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse einschlägiger internationaler Organisationen sowie Änderungen der Pariser Vereinbarung zu berücksichtigen.

#### Artikel 20

##### Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser

Richtlinie spätestens am 30. Juni 1996 nachzukommen; sie unterrichten die Kommission davon.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

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

*Artikel 21*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

*Artikel 22*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 19. Juni 1995.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

B. PONS



## ANHANG I

## VORRANGIG ZU ÜBERPRÜFENDE SCHIFFE

im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 (\*)

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-E-Daten und überprüfen solche Schiffe, die seit der Inbetriebnahme der SIRENAC-E-Datenbank am 1. Januar 1993 dort noch nicht erfaßt sind.
2. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der drei Jahre hintereinander in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Tabelle über überdurchschnittlich häufiges Festhalten und Aufhalten aufgeführt ist.
3. Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats unter der Bedingung verlassen durften, daß die festgestellten Mängel innerhalb einer bestimmten Frist beseitigt werden, nach Ablauf dieser Frist.
4. 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).
5. 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 19. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden<sup>(1)</sup> nicht anerkannt ist.
6. Schiffe, die den Verpflichtungen aus der Richtlinie 93/75/EWG nicht nachgekommen sind.
7. Schiffe, die einer Kategorie angehören, für die eine erweiterte Überprüfung beschlossen wurde (vgl. Artikel 7).
8. Schiffe, deren Klasse in den letzten sechs Monaten aus Sicherheitsgründen ruhte.

(\*) Die Reihenfolge der Kriterien ist nicht als Rangordnung ihrer Wichtigkeit anzusehen.

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

## ANHANG II

## VERZEICHNIS DER ZEUGNISSE UND UNTERLAGEN

im Sinne von Artikel 6 Absatz 1

1. Internationaler Schiffsmeßbrief (1969).
2. — Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe,
  - Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
  - Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
  - Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
  - Sprechfunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
  - Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
  - Ausnahmezeugnis,
  - Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe.
3. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut
  - Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut.
4. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut
  - Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.
5. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung.
6. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut.
7. Internationales Freibord-Zeugnis (1966)
  - Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis.
8. Öltagebuch, Teile I und II.
9. Ladungstagebuch.
10. Schiffbesatzungszeugnis
  - Befähigungszeugnisse.
11. Ärztliche Zeugnisse (vgl. IAO-Übereinkommen Nr. 73 über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute).
12. Stabilitätsunterlagen.
13. Ausfertigung von Unbedenklichkeitsbescheinigung und Zeugnis gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (IMO-EntschlieÙung A.741 (18)).
14. Zertifikate der betreffenden Klassifikationsgesellschaft über die Festigkeit des Schiffskörpers und die Maschinenanlage (nur erforderlich, wenn das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird).

## 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 genannten Schiffen, mit Ausnahme der unter Nummer 1 bezeichneten Schiffe.
2. Bericht oder Mitteilung eines anderen Mitgliedstaats.
3. Bericht oder Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit einem berechtigten Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, an den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder an der Verhütung von Verschmutzung, 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 betroffenen Schiffes nicht mitgeteilt.
4. Das Schiff war auf dem Weg zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt.
5. Das Öltagebuch wird nicht ordnungsgemäß geführt.
6. Das Schiff wird beschuldigt, gegen die Einleitvorschriften für gefährliche Stoffe oder sonstige Stoffe verstoßen zu haben.
7. Bei der Prüfung der Zeugnisse und anderen Unterlagen (vgl. Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2) werden Unstimmigkeiten festgestellt.
8. 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 <sup>(1)</sup> nicht erfüllen können.
9. 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.
10. Der Kapitän eines Öltankers kann für die letzte Ballastreise keine Aufzeichnung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl vorweisen.
11. Fehlen einer aktuellen Sicherheitsrolle oder Besatzungsmitglieder wissen über ihre Pflichten im Fall eines Brandes oder einer Anordnung zum Verlassen des Schiffes nicht Bescheid.

---

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 28.

## ANHANG IV

## VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON SCHIFFEN

im Sinne von Artikel 6 Absatz 4

1. Verfahren für die Kontrolle von Schiffen (IMO-EntschlieÙung A.466 (XII)) in der jeweils gültigen Fassung.
  2. Grundsätze über die Schiffsbesatzung (IMO-EntschlieÙung A.481 (XII)) nebst Anlagen, nämlich Inhalt des Schiffsbesatzungszeugnisses (Anlage 1) und Richtlinien für die Anwendung der Grundsätze über die Schiffsbesatzung (Anlage 2).
  3. Verfahren für die Kontrolle von Schiffen und des Einleitens nach Anlage I zu MARPOL 73/78 (IMO-EntschlieÙung A.542 (13)).
  4. Verfahren für die Kontrolle von Schiffen und des Einleitens nach Anlage II zu MARPOL 73/78 (IMO-EntschlieÙung MEPC 26 (23)).
  5. Verfahren für die Kontrolle von betrieblichen Vorschriften bezüglich Schiffssicherheit und Verschmutzungsverhütung (IMO-EntschlieÙung A.742 (18)).
  6. Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen.
  7. IAO-Veröffentlichung „Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen: Richtlinien für das Vorgehen“.
  8. Anlage I der Richtlinien der Pariser Vereinbarung für Besichtiger.
-

## ANHANG V

## A. KATEGORIEN VON SCHIFFEN, DIE EINER ERWEITERTEN ÜBERPRÜFUNG

im Sinne von Artikel 7 Absatz 1

## ZU UNTERZIEHEN SIND

1. Öltankschiffe spätestens fünf Jahre vor dem Zeitpunkt für das Außerdienststellen nach der Regel 13 G der Anlage I von MARPOL 73/78, d. h.
  - ein Rohöltankschiff mit einer Tragfähigkeit von 20 000 Tonnen und mehr oder ein Produktentankschiff mit einer Tragfähigkeit von 30 000 Tonnen oder mehr, das nicht die Anforderungen der Regel 1 (26) der Anlage I von MARPOL 73/78 für neue Öltankschiffe erfüllt, ist 20 Jahre nach dem in Formblatt B der Ergänzung zu dem IOPP-Zeugnis angegebenen Zeitpunkt der Ablieferung einer erweiterten Überprüfung zu unterziehen; diese braucht erst 25 Jahre nach diesem Zeitpunkt vorgenommen zu werden, wenn die Seitentanks oder Doppelbodenräume des Schiffes, das nicht für den Transport von Öl verwendet wird, die Anforderungen der Regel 13 G (4) der genannten Anlage erfüllt, es sei denn, das Schiff ist umgebaut worden, um den Anforderungen der Regel 13 F derselben Anlage zu entsprechen;
  - ein Öltankschiff mit den obengenannten Merkmalen, das die Anforderungen der Regel 1 (26) der Anlage I von MARPOL 73/78 für neue Öltankschiffe erfüllt, ist 25 Jahre nach dem in Formblatt B des Nachtrags zu dem IOPP-Zeugnis angegebenen Zeitpunkt der Ablieferung einer erweiterten Überprüfung zu unterziehen, es sei denn, es entspricht den Anforderungen der Regel 13 F der genannten Anlage oder es ist umgebaut worden, um diesen Anforderungen zu entsprechen.
2. Massengutfrachter, älter als zwölf Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
3. Fahrgastschiffe.
4. Gas- und Chemikaliertankschiffe, älter als zehn Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.

## B. NICHT BINDENDE RICHTLINIEN FÜR DIE ERWEITERTE ÜBERPRÜFUNG BESTIMMTER KATEGORIEN VON SCHIFFEN

im Sinne von Artikel 7 Absatz 2

Eine erweiterte Überprüfung kann sich, soweit dies zweckdienlich ist, auf nachfolgende Punkte erstrecken. Besichtigter müssen sich darüber im klaren sein, daß die sichere Durchführung bestimmter Tätigkeiten an Bord, beispielsweise des Ladungsumschlags, gefährdet werden kann, wenn verlangt wird, daß Prüfungen, die sich unmittelbar darauf auswirken, im Verlauf solcher Tätigkeiten durchgeführt werden.

1. ALLE SCHIFFE (alle Kategorien nach Buchstabe A)
  - Stromausfall und Start des Notstromaggregats,
  - Überprüfung der Notbeleuchtung,
  - Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen,
  - Betrieb der Lenzpumpen,
  - Schließen der wasserdichten Türen,
  - Aussetzen eines Rettungsboots auf der Wasserseite,
  - Prüfung einer fernbedienten Notabschaltvorrichtung, z. B. 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. ÖLTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Öltankschiffen folgende Punkte umfassen:

  - Überprüfung des an Deck fest eingebauten Schaum-Feuerlöschsystems,

- Prüfung der Feuerlöschgeräte im allgemeinen,
- Überprüfung der Brandklappen zum Maschinenraum, Pumpenraum und zu den Unterkunftsräumen,
- Prüfung des Drucks und des Sauerstoffgehalts des Inertgases,
- Überprüfung der Angaben des Besichtigungsberichts (vgl. IMO-Entschließung A.744(18)), um festzustellen, wo Mängel auftreten könnten und daher eine Überprüfung erforderlich ist.

### 3. MASSENGUTFRACHTER

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Massengutfrachtern folgende Punkte umfassen:

- etwaige Korrosion der Fundamente der Decksmaschinen,
- etwaige Verformung und/oder Korrosion der Lukendeckel,
- etwaige Risse oder örtliche Korrosion in den Querschotten,
- Zugang zu den Laderäumen,
- Überprüfung der Angaben des Besichtigungsberichts (vgl. IMO-Entschließung A.744(18)), um festzustellen, wo Mängel auftreten könnten und daher eine Überprüfung erforderlich ist.

### 4. GAS- UND CHEMIKALIENTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Gas- und Chemikalienschiffen 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 Bestimmung von Chemikalien (Prüfröhrchengeräte) mit einer angemessenen Zahl von 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 Zeugnis über die Eignung 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 Zeugnis über die Eignung 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.

### 5. FAHRGASTSCHIFFE

Zusätzlich zu den Punkten nach Nummer 1 kann die erweiterte Überprüfung bei Fahrgastschiffen folgende Punkte umfassen:

- Prüfung des Feuermelde- und -anzeigesystems,
- Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren,
- Prüfung der Rundspruchanlage,
- Feuerschutzübung, bei der mindestens 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 VI

## KRITERIEN FÜR DAS FESTHALTEN EINES SCHIFFES

gemäß Artikel 9 Absatz 3

**Einleitung**

Vor der Entscheidung, ob die bei einer Überprüfung festgestellten Mängel das Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen, wendet der Besichtigter die unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien an.

Nummer 3 enthält Beispiele von Mängeln, die für sich allein genommen das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen können (vgl. Artikel 9 Absatz 3).

**1. Hauptkriterien**

Der Besichtigter legt seinem fachlichen Urteil darüber, ob ein Schiff festgehalten werden soll oder nicht, folgende Kriterien zugrunde:

**Zeitpunkt**

Schiffe, deren Sicherheitszustand ein Auslaufen nicht gestattet, werden ungeachtet der Dauer ihres Aufenthaltes im Hafen bereits bei der ersten Überprüfung festgehalten.

**Kriterium**

Das Schiff wird festgehalten, falls es so schwerwiegende Mängel aufweist, daß ein Besichtigter zu dem Schiff zurückkehren muß, um sich persönlich davon zu überzeugen, daß die Mängel vor dem Auslaufen beseitigt worden sind.

Besteht die Notwendigkeit, daß der Besichtigter zu dem Schiff zurückkehrt, so werden die Mängel damit als schwerwiegend eingestuft. Jedoch erwächst daraus nicht in jedem Fall eine entsprechende Verpflichtung. Es ergibt sich daraus allerdings die Notwendigkeit, daß die Behörde auf irgendeine Weise, vorzugsweise durch eine weitere Besichtigung, feststellt, daß die Mängel vor dem Auslaufen beseitigt worden sind.

**2. Anwendung der Hauptkriterien**

Bei der Entscheidung, ob die bei dem Schiff festgestellten Mängel schwerwiegend genug sind, um ein Festhalten zu rechtfertigen, muß der Besichtigter für sich folgende Fragen beantworten:

1. Verfügt das Schiff über die einschlägigen gültigen Unterlagen?
2. Verfügt das Schiff über die nach dem Schiffsbesatzungszeugnis erforderliche Besatzung?

Bei der Überprüfung stellt der Besichtigter fest, ob Schiff und/oder Besatzung während der gesamten bevorstehenden Reise zu folgendem in der Lage sind:

3. sichere Navigation,
4. sicherer Umschlag und sichere Beförderung der Ladung sowie Überwachung ihres Zustandes,
5. sichere Bedienung im Maschinenraum,
6. Aufrechterhaltung der einwandfreien Funktion von Antrieb und Ruderanlage,
7. wirksame Brandbekämpfung in jedem Teil des Schiffes, falls erforderlich,
8. schnelles und sicheres Verlassen des Schiffes und Durchführung von Rettungsmaßnahmen, falls erforderlich,
9. Verhütung der Umweltverschmutzung,
10. Wahrung ausreichender Stabilität,
11. Aufrechterhaltung einer ausreichenden Wasserdichtigkeit,
12. Verständigung in Notsituationen, falls erforderlich,
13. Vorsorge für Sicherheit und Gesundheit an Bord.

Ergibt sich unter Berücksichtigung aller festgestellten Mängel, daß irgendeine dieser Anforderungen nicht erfüllt wird, so ist das Festhalten des Schiffes ernsthaft in Betracht zu ziehen. Ein Zusammenreffen mehrerer weniger schwerwiegender Mängel kann ebenfalls das Festhalten des Schiffes rechtfertigen.

3. Als Hilfestellung für den Besichtigter bei der Anwendung dieser Richtlinien folgt eine Liste von Mängeln, die nach den einschlägigen Übereinkommen und/oder Codes angeordnet sind und die als so schwerwiegend angesehen werden, daß sie das Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen können. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### 3.1. *Allgemeines*

Fehlen der in den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse. Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der nicht Vertragspartei eines Übereinkommens (bzw. einer einschlägigen Übereinkunft) ist oder eine andere einschlägige Übereinkunft nicht anwendet, sind jedoch nicht berechtigt, die in dem Übereinkommen oder der einschlägigen Übereinkunft vorgeschriebenen Zeugnisse mit sich zu führen. Daher sollte das Fehlen der vorgeschriebenen Zeugnisse allein noch kein Grund für das Festhalten der betreffenden Schiffe sein; jedoch ist unter Anwendung der Nichtbegünstigungsklausel die inhaltliche Einhaltung der Vorschriften zu verlangen, bevor dem Schiff das Auslaufen gestattet wird.

### 3.2. *Bereiche, die unter das SOLAS-Übereinkommen fallen* (Bezüge in Klammern)

1. Störung des Antriebs und anderer wichtiger Maschinen sowie der elektrischen Anlagen.
2. Unzureichende Sauberkeit des Maschinenraums, übermäßiges Auftreten von Öl-Wasser-Gemischen in den Bilgen, Isolierung der Rohrleitungen einschließlich der Abgasleitungen des Maschinenraums mit Öl verschmutzt, fehlerhaftes Arbeiten der Lenzpumpenanlagen.
3. Störung von Notstromaggregat, Beleuchtung, Batterien und Schaltern.
4. Störung der Haupt- und der Hilfsrudderanlage.
5. Fehlen, ungenügendes Fassungsvermögen oder schwere Beschädigung der persönlichen Rettungsmittel, der Überlebensfahrzeuge sowie der Aussetzvorrichtungen.
6. Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder schwere Beschädigung der Feuermeldeanlage, der Feueralarmanlage, der Feuerlöschschrüstung, der fest installierten Feuerlöschanlagen, der Lüftungsventile, der Brandklappen, der Schnellverschlußvorrichtungen, und zwar in einem Ausmaß, daß sie ihren Zweck nicht mehr erfüllen können.
7. Fehlen, schwere Beschädigung oder Störung der Brandschutzeinrichtungen des Ladungsbereichs bei Tankern.
8. Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder schwere Beschädigung der Signallichter, Signalkörper oder der Schallsignale.
9. Fehlen oder Störung der Funkausrüstung für Not- und Sicherheitsverkehr.
10. Fehlen oder Störung der Navigationsausrüstung; dabei ist der SOLAS-Regel V/12 (o) Rechnung zu tragen.
11. Fehlen richtiger Seekarten für Navigationszwecke und/oder aller sonstigen einschlägigen nautischen Veröffentlichungen, die für die beabsichtigte Reise erforderlich sind; dabei ist zu berücksichtigen, daß elektronische Seekarten als Ersatz für die Seekarten aus Papier verwendet werden dürfen.
12. Fehlen einer funkenfreien Lüftung für Ladepumpenräume (SOLAS-Regel II-2/59.3.1).

### 3.3. *Bereiche, die unter den IBC-Code fallen* (Bezüge in Klammern)

1. Beförderung von Stoffen, die nicht im Eignungszeugnis aufgeführt sind, oder fehlende Angaben zur Ladung (16.2).
2. Fehlende oder beschädigte Hochdrucksicherheitsvorrichtungen (8.2.3).
3. Elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Anforderungen des Codes genügen (10.2.3).
4. Mögliche Zündquellen in den unter Nummer 10.2 aufgeführten explosionsgefährdeten Bereichen (11.3.15).



5. Nichteinhaltung der Besonderen Anforderungen (15).
  6. Überschreiten der höchstzulässigen Ladungsmenge je Tank (16.1).
  7. Unzureichender Wärmeschutz für empfindliche Ladungen (16.6).
- 3.4. *Bereiche, die unter den IGC-Code fallen* (Bezüge in Klammern)
1. Beförderung von Stoffen, die nicht im Eignungszeugnis aufgeführt sind, oder fehlende Angaben zur Ladung (18.1).
  2. Fehlende Verschlusseinrichtungen für Unterkunfts- oder Wirtschaftsräume (3.2.6).
  3. Nicht gasdichte Schotten (3.3.2).
  4. Fehlerhafte Gasschleusen (3.6).
  5. Fehlende oder fehlerhafte Schnellschlußventile (5.6).
  6. Fehlende oder fehlerhafte Sicherheitsventile (8.2).
  7. Elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Anforderungen des Codes genügen (10.2.4).
  8. Nicht funktionsfähige Lüfter im Ladungsbereich (12.1).
  9. Druckalarm für Ladetanks nicht funktionsfähig (13.4.1).
  10. Gasspüranlage und/oder Giftgasspüranlage fehlerhaft (13.6).
  11. Beförderung von Ladungen, die ohne gültige Bescheinigung über die Stabilisierung nicht befördert werden dürfen (17/19).
- 3.5. *Bereiche, die unter das Freibord-Übereinkommen fallen*
1. Größere Bereiche mit Schäden oder Korrosion, Lochfraß in Beplattung und Steifen von Decks und Schiffskörper, wodurch die Seetüchtigkeit und die Festigkeit bei örtlichen Belastungen beeinträchtigt werden, sofern nicht eine sachgemäße vorläufige Reparatur für die Reise zu einem Hafen zwecks dauerhafter Reparatur durchgeführt worden ist.
  2. Festgestellter Fall von unzureichender Stabilität.
  3. Fehlen ausreichender und zuverlässiger Angaben in zugelassener Form, die dem Kapitän rasch und einfach die Möglichkeit bieten, Ladung und Ballast seines Schiffes so zu verteilen, daß eine für die Sicherheit des Schiffes ausreichende Stabilität in allen Phasen und bei unterschiedlichen Bedingungen im Laufe der Reise gewährleistet ist und daß die schiffbaulichen Verbände keinen unannehmbaren Belastungen ausgesetzt werden.
  4. Fehlen, schwere Beschädigung oder Mängel der Verschlusseinrichtungen, der Lukenverschlüsse und der wasserdichten Türen.
  5. Überladung.
  6. Fehlen oder Unleserlichkeit der Tiefgangmarke.
- 3.6. *Bereiche, die unter Anhang I des MARPOL-Übereinkommens fallen* (Bezugsvermerke in Klammern)
1. Die Öl-Wasser-Separatoranlage, das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl oder die 15-ppm-Alarmvorrichtungen fehlen, weisen schwere Schäden auf oder funktionieren nicht einwandfrei.
  2. Der verbleibende Raum im Sloptank und/oder Ölschlammtank reicht für die vorgesehene Fahrt nicht mehr aus.
  3. Das Öltagebuch ist nicht vorhanden (Regel 20 Absatz 5).
  4. Es wurden unzulässige Verbindungsleitungen nach außenbords eingebaut.
- 3.7. *Bereiche, die unter Anhang II des MARPOL-Übereinkommens fallen* (Bezugsvermerke in Klammern)
1. Fehlen des P&A-Handbuchs.
  2. Die Ladung ist nicht eingestuft (Regel 3 Absatz 4).

3. Das Ladungstagebuch ist nicht vorhanden (Regel 9 Absatz 6).
  4. Es werden ölartige Stoffe unter Vernachlässigung der Auflagen bzw. ohne entsprechend geändertes Zeugnis befördert (Regel 14).
  5. Es wurden unzulässige Verbindungsleitungen nach außenbords eingebaut.
- 3.8. *Bereiche, die unter das STCW-Übereinkommen fallen*
- Anzahl, Zusammensetzung oder Befähigungszeugnisse der Besatzung entsprechen nicht dem Schiffsbesatzungszeugnis.
- 3.9. *Bereiche, die unter IAO-Übereinkommen fallen*
1. Die Verpflegung reicht für die Fahrt bis zum nächsten Hafen nicht aus.
  2. Der Trinkwasservorrat reicht für die Fahrt bis zum nächsten Hafen nicht aus.
  3. Die hygienischen Verhältnisse an Bord sind äußerst unzureichend.
  4. In den Unterkunftsräumen eines Schiffes, das in Gebieten mit unter Umständen sehr niedrigen Temperaturen verkehrt, ist keine Heizung vorhanden.
  5. Extreme Verschmutzung durch Schiffsmüll, Blockierung der Gänge/Unterkunftsräume durch Ausrüstung oder Ladung oder sonstige die Sicherheit gefährdende Zustände.
- 3.10. *Bereiche, die zwar kein Festhalten, aber zum Beispiel das Aussetzen der Lade- oder Löschvorgänge rechtfertigen können*
- Störung (oder mangelhafte Wartung) des Inertgassystems, der Umschlagsvorrichtungen oder -maschinen stellen einen ausreichenden Grund dar, um Lade- bzw. Löschvorgänge zu stoppen.
-

## ANHANG VII

## MINDESTKRITERIEN FÜR BESICHTIGER

im Sinne von Artikel 12 Absatz 1

1. Der Besichtiger muß von der zuständigen Stelle des Mitgliedstaats zur Durchführung der Hafensaatkontrolle ermächtigt sein.
  2. ENTWEDER
    - Nachweis über mindestens ein Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtiger, betraut mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung gemäß den Übereinkommen.
    - Besitz
      - a) eines Befähigungszeugnisses als Kapitän, das zur Führung eines Schiffes mit einer Bruttoreaumzahl von 1 600 Tonnen oder mehr berechtigt (vgl. STCW, Regel II/2),  
oder
      - b) eines Befähigungszeugnisses als Leiter der Maschinenanlage, das zur Wahrnehmung dieser Funktion auf einem Schiff mit einer Hauptmaschinenanlage von 3 000 kW Leistung oder mehr berechtigt (vgl. STCW, Regel III/2),  
oder
      - c) einer erfolgreich abgelegten Prüfung als Schiffbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschifffahrt und einer mindestens fünfjährigen Berufserfahrung in diesem Bereich.
    - Besichtiger nach Buchstabe a) oder b) müssen mindestens fünf Jahre als nautischer oder als technischer Offizier auf See tätig gewesen sein.
  - ODER
    - Nachweis eines einschlägigen Hochschulabschlusses oder einer gleichwertigen Ausbildung  
und
    - Abschluß einer Ausbildung an einer Schule für Schiffssicherheitsbesichtiger  
und
    - Nachweis über mindestens zwei Dienstjahre als Flaggenstaat-Besichtiger, der mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung gemäß den Übereinkommen befaßt war.
  3. Fähigkeit, sich mit Seeleuten mündlich und schriftlich in der auf See am meisten gesprochenen Sprache zu verständigen.
  4. Angemessene Kenntnisse der internationalen Übereinkommen und der einschlägigen Verfahren der Hafensaatkontrolle.
  5. Besichtiger, welche die vorgenannten Kriterien nicht erfüllen, sind ebenfalls zugelassen, wenn sie zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats für die Hafensaatkontrolle eingesetzt werden.
-