

**RICHTLINIE 1999/97/EG DER KOMMISSION****vom 13. Dezember 1999****zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffsicherheit, 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 vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffsicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) <sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/42/EG <sup>(2)</sup>, insbesondere Artikel 19,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mittlerweile in Kraft getretenen Änderungen von Übereinkommen, Protokollen, Codes und Entschlüssen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) sowie Entwicklungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung ist Rechnung zu tragen.
- (2) Die Veröffentlichung von Informationen über Schiffe, die gemäß der Richtlinie 95/21/EG in Gemeinschaftshäfen festgehalten wurden, kann für die Schiffseigner einen Anreiz darstellen, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, ohne dazu gezwungen zu sein, und kann das Sicherheitsbewußtsein in der Seeverkehrswirtschaft stärken.
- (3) Zu diesem Zweck sollte der Umfang der zu veröffentlichenden Informationen erweitert werden, insbesondere durch detailliertere Informationen über das betreffende Schiff, das Festhalten und die getroffenen Maßnahmen, sowie durch Informationen über Schiffe, denen das Anlaufen von Gemeinschaftshäfen verwehrt wurde. Es sollte jedoch deutlicher gemacht werden, inwieweit Mängel, die zum Festhalten eines Schiffs geführt haben, in der Verantwortung der Klassifizierungsgesellschaften liegen. Die Wirksamkeit derartiger Maßnahmen sollte durch eine häufigere, monatlich erfolgende Veröffentlichung der Informationen erhöht werden.
- (4) Eine größere Transparenz der Daten zu Überprüfungen von Schiffen ist ein notwendiger und wichtiger Bestandteil der Maßnahmen zur Förderung der Qualität in der Schifffahrt sowohl innerhalb der Gemeinschaft als auch weltweit. Die Methoden zur größeren und zeitnahen Verbreitung dieser Informationen sollten in Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission festgelegt werden.
- (5) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um alle rechtlichen Hindernisse zu beseitigen, die einer Veröffentlichung der Liste der Schiffe entgegenstehen, die überprüft oder festgehalten

wurden oder denen das Anlaufen eines Gemeinschaftshafens verwehrt wurde, wo erforderlich insbesondere durch die Änderung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften zum Datenschutz.

- (6) Der Prioritätsfaktor nach Anhang I Teil II der Richtlinie 95/21/EG muß angesichts der bei der Anwendung gemachten Erfahrungen verbessert werden. Der Prioritätswert kann im Rahmen der Pariser Vereinbarung häufig geändert und anschließend in das Sirenac-System übernommen werden. Es reicht aus, die Sirenac-Datenbank zu konsultieren, um den Prioritätswert eines Schiffes zu ermitteln. Es scheint daher nicht nötig, diesen Wert in die Richtlinie 95/21/EG aufzunehmen.
- (7) Das in Anhang II der Richtlinie 95/21/EG genannte Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen muß abgeändert werden, um Änderungen Rechnung zu tragen, die in internationalen Rechtsvorschriften in Kraft getreten sind.
- (8) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses, der gemäß Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates <sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/74/EG der Kommission <sup>(4)</sup> eingesetzt wurde —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

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

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:
  - a) Unter Nummer 1 werden die Worte „am 1. Juli 1998“ durch die Worte „am 1. Juli 1999“ ersetzt.
  - b) Unter Nummer 2 werden die Worte „in der am 14. Januar 1998 geltenden Fassung“ durch die Worte „in der am 1. Juli 1999 geltenden Fassung“ ersetzt.
2. Artikel 15 erhält folgenden Wortlaut:

*„Artikel 15***Freigabe von Informationen**

- (1) Die zuständige Behörde eines jeden Mitgliedstaats ergreift die Maßnahmen, die notwendig sind, um sicherzustellen, daß die in Anhang VIII Teil I aufgeführten Informationen über Schiffe, die während des vorhergehenden Monats in einem Hafen dieses Mitgliedstaats festgehalten wurden oder denen das Anlaufen einer seiner Häfen verwehrt wurde, mindestens einmal monatlich veröffentlicht werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.<sup>(2)</sup> ABl. L 184 vom 27.6.1998, S. 40.<sup>(3)</sup> ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.<sup>(4)</sup> ABl. L 276 vom 13.10.1998, S. 7.

- (2) Die in Anhang VIII Teil I und Teil II genannten und im Sirenac-System vorhandenen Informationen über Schiffe, die in Häfen der Mitgliedstaaten überprüft wurden, werden mit geeigneten technischen Vorkehrungen möglichst bald nach Abschluß der Überprüfung oder nach Beendigung des Festhaltens veröffentlicht.
- (3) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Festlegung der in Absatz 2 genannten geeigneten technischen Vorkehrungen zusammen.
- (4) Gegebenenfalls wird das Sirenac-Informationssystem geändert, um die obengenannten Anforderungen umzusetzen.“
3. Anhang I erhält die im Anhang dieser Richtlinie aufgeführte Fassung.
4. Anhang II wird wie folgt geändert:
- a) Ziffer 2, 7. Gedankenstrich erhält folgende Fassung:  
„— Ausnahmezeugnis, einschließlich gegebenenfalls der Liste der Ladungen“.
- b) Nach Ziffer 28 wird folgendes angefügt:  
„29. Müllbehandlungsplan und Mülltagebuch.  
30. Entscheidungshilfesystem für Kapitäne von Fahrgastschiffen.  
31. Plan für die Zusammenarbeit bei Suche und Rettung (SAR) für Fahrgastschiffe, die auf festgelegten Strecken verkehren.  
32. Zusammenstellung von Betriebsbeschränkungen für Fahrgastschiffe.  
33. Trimm- und Stabilitätsunterlagen für Massengutschiffe.“

34. Lade- bzw. Löschplan für Massengutschiffe.“

5. Es wird ein neuer Anhang VIII gemäß dem Anhang dieser Richtlinie angefügt.

#### Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens zwölf Monate nach Erlass dieser Richtlinie nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften 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.

- (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 13. Dezember 1999

Für die Kommission

Loyola DE PALACIO

Vizepräsident

## ANHANG

## 1. Anhang I wird wie folgt geändert:

- a) In Teil I Nummer 6 werden die Worte „oder zurückgezogen wurde“ nach dem Wort „ruhte“ eingefügt.
- b) Teil II erhält folgende Fassung:

## „II. Prioritätsfaktor

Die folgenden Schiffe sind mit Vorrang zu überprüfen.

1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats erstmals oder nach einer Abwesenheit von mindestens zwölf Monaten anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der Pariser Vereinbarung. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren Sirenac-Daten und überprüfen solche Schiffe, die seit der Inbetriebnahme der Sirenac-Datenbank am 1. Januar 1993 dort noch nicht erfaßt sind.
2. Schiffe, die innerhalb der letzten sechs Monate von keinem Mitgliedstaat überprüft wurden.
3. Schiffe, bei denen die in den Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse über den Bau und die Ausrüstung und die Klassenzertifikate 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 (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20) nicht anerkannt ist.
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 Dreijahresdurchschnitt bezieht.
5. Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats unter bestimmten Bedingungen verlassen durften, unter anderem:
  - a) Mängelbeseitigung vor der Abfahrt,
  - b) Mängelbeseitigung im nächsten Hafen,
  - c) Mängelbeseitigung innerhalb von 14 Tagen,
  - d) Mängelbeseitigung gemäß sonstigen Bedingungen.
 Falls schiffsbezogene Maßnahmen ergriffen und alle Mängel beseitigt wurden, wird dies berücksichtigt.
6. Schiffe, bei deren früherer Überprüfung Mängel festgestellt wurden, gemäß der Zahl der Mängel.
7. Schiffe, die in einem vorhergehenden Hafen festgehalten wurden.
8. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der nicht alle in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifiziert hat.
9. Schiffe, welche die Flagge eines Staates mit einer überdurchschnittlichen Mängelrate führen.
10. Schiffe einer Klasse mit überdurchschnittlichen Mängeln.
11. Schiffe, die einer Kategorie angehören, für die eine erweiterte Überprüfung beschlossen wurde (Artikel 7 dieser Richtlinie).
12. Andere Schiffe, die älter als 13 Jahre sind.

Bei der Festlegung der Reihenfolge für die Überprüfung der oben bezeichneten Schiffe trägt die zuständige Behörde der Reihenfolge Rechnung, die sich aus den im Sirenac-Informationssystem angezeigten Prioritätsfaktoren ergibt. Ein höherer Prioritätsfaktor weist auf einen höheren Vorrang der Überprüfung hin. Der Prioritätsfaktor ergibt sich als Summe der entsprechenden Prioritätswerte, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung festgelegt werden. Die 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 3, 4, 8, 9, 10, 11 und 12.

Falls die Kommission innerhalb dreier Monate nach der im Rahmen der Pariser Vereinbarung erfolgten Einführung neuer Prioritätswerte der Auffassung ist, daß diese Werte nicht angemessen sind, kann sie gemäß dem Verfahren von Artikel 19 der Richtlinie 95/21/EG beschließen, diese Werte für die Zwecke dieser Richtlinie nicht anzuwenden.“

## 2. Es wird ein neuer Anhang VIII angefügt:

## „ANHANG VIII

**Veröffentlichung von Informationen über das Festhalten und die Überprüfung in Häfen von Mitgliedstaaten**

(gemäß Artikel 15)

- I. Die gemäß Artikel 15 Absatz 1 veröffentlichten Informationen umfassen:

- Name des Schiffs,
  - IMO-Nummer,
  - Schiffstyp,
  - Tonnage (gt),
  - Baujahr,
  - Name und Anschrift des Eigners oder Betreibers des Schiffs,
  - Flaggenstaat,
  - gegebenenfalls die Klassifizierungsgesellschaft oder Klassifizierungsgesellschaften, die Klassenzertifikate für dieses Schiff ausgestellt haben,
  - die Klassifizierungsgesellschaft oder Klassifizierungsgesellschaften und/oder andere Parteien, die Zeugnisse gemäß den Übereinkommen im Auftrag des Flaggenstaats für dieses Schiff ausgestellt haben, einschließlich der Angabe der ausgestellten Zeugnisse,
  - die Zahl der Festhaltemaßnahmen in den vorhergehenden 24 Monaten,
  - Staat und Hafen des Festhaltens,
  - Datum der Aufhebung des Festhaltens,
  - Dauer des Festhaltens in Tagen,
  - Zahl der gefundenen Mängel und klar und ausdrücklich angegebene Gründe für das Festhalten,
  - bei Schiffen, denen das Anlaufen eines Gemeinschaftshafens verwehrt wurde, klar und ausdrücklich angegebene Gründe für diese Maßnahme,
  - Angaben dazu, ob die Klassifizierungsgesellschaft oder eine andere private Stelle, die die betreffende Überprüfung durchgeführt hat, eine Verantwortung im Zusammenhang mit dem Mangel trägt, der allein oder zusammen mit anderen Mängeln zu dem Festhalten führte,
  - Angabe der ergriffenen Maßnahmen, wenn dem Schiff die Weiterfahrt zur nächsten geeigneten Reparaturwerft erlaubt wurde oder dem Schiff das Anlaufen eines Gemeinschaftshafens verwehrt wurde.
- II. Die gemäß Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Informationen über überprüfte Schiffe umfassen:
- Name des Schiffs,
  - IMO-Nummer,
  - Schiffstyp,
  - Tonnage (gt),
  - Baujahr,
  - Name und Anschrift des Eigners oder Betreibers des Schiffs,
  - Flaggenstaat,
  - gegebenenfalls die Klassifizierungsgesellschaft oder Klassifizierungsgesellschaften, die Klassenzertifikate für dieses Schiff ausgestellt haben,
  - die Klassifizierungsgesellschaft oder Klassifizierungsgesellschaften und/oder andere Parteien, die Zeugnisse gemäß den Übereinkommen im Auftrag des Flaggenstaates für dieses Schiff ausgestellt haben, einschließlich der Angabe der ausgestellten Zeugnisse,
  - Land, Hafen und Datum der Überprüfung,
  - Zahl der Mängel nach Mangelkategorie.“
-