

VERORDNUNG (EWG) Nr. 1382/87 DER KOMMISSION

vom 20. Mai 1987

zur Festlegung der Einzelheiten für die Kontrolle von Fischereifahrzeugen

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2057/82 des Rates
vom 29. Juni 1982 zur Festlegung bestimmter
Maßnahmen zur Kontrolle der Fischereitätigkeit⁽¹⁾,
zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr.
4027/86⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 13,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2057/82 sieht den
Erlaß von Einzelheiten für die Kontrolle von Fischerei-
fahrzeugen vor.

Die der Kontrolle unterliegenden Schiffe und deren
Tätigkeiten sind genauer zu bestimmen.

Die Überwachungsschiffe müssen eine geeignete Kenn-
zeichnung tragen.

Die Pflichten der Fischereifahrzeuge bei der Kontrolle
sind zu regeln.

Die Pflichten der Küstenstaaten bezüglich bestimmter
Verstöße sind festzulegen.

Die Koordinierung der Kontrolltätigkeiten wird durch
Anregungen seitens der Kommission erleichtert.

Nach Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 2057/82
können die Mitgliedstaaten über die Maßnahmen der
Gemeinschaft hinausgehende einzelstaatliche Kontrollbe-
stimmungen erlassen, sofern diese mit den Gemein-
schaftsvorschriften vereinbar sind und mit der Gemein-
samen Fischereipolitik in Einklang stehen.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen
entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsaus-
schusses für Fischereiressourcen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN :

Artikel 1

(1) Die Kontrolle durch die zuständigen Behörden der
Mitgliedstaaten erfolgt auf See und im Hafen bei
folgenden Schiffen :

- Schiffe, die mit festen oder beweglichen Fanggeräten
ausgerüstet sind,
- Schiffe, die Fisch oder Fischereiprodukte für Verarbei-
tung, Transport oder Lagerung erhalten.

(2) Im Sinne dieser Verordnung gelten als Fisch alle
Arten von Fisch, Krebs- und Weichtieren.

Artikel 2

Die mit der Fischereikontrolle befaßten Schiffe führen
einen deutlich sichtbaren Wimpel oder ein Zeichen nach
dem Muster in Anhang I.

Artikel 3

(1) Der Kapitän eines Schiffes, das kontrolliert werden
soll, kann von einem Vertreter der zuständigen Behörde
eines Mitgliedstaats angewiesen werden, anzuhalten, zu
manövrieren oder andere Vorkehrungen zu treffen, um
das Anbordgehen zu erleichtern.

(2) Die in Anhang II enthaltenen Vorschriften finden
auf Schiffe Anwendung, deren sicherer und unbehinderter
Zugang einen Aufstieg von mindestens 1,5 m erfordert.

(3) Auf Verlangen stellt der Kapitän des kontrollierten
Schiffes sein Fernmeldegerät und -personal für Abgabe
bzw. Empfang von Meldungen im Zusammenhang mit
der Kontrolltätigkeit zur Verfügung.

Artikel 4

Wurde in einem Mitgliedstaat ein mutmaßlicher Verstoß
seitens eines Schiffes eines anderen Mitgliedstaats festge-
stellt, so unterrichtet ersterer die zuständige Behörde des
Flaggenstaats darüber sowie über gegebenenfalls eingelei-
tete Verwaltungs- oder Gerichtsverfahren.

Artikel 5

Die Kommission kann den Mitgliedstaaten Anregungen
für die Koordinierung ihrer Kontrolltätigkeiten gemäß
Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2057/82
geben.

Artikel 6

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1987 in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 220 vom 29. 7. 1982, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 376 vom 31. 12. 1986, S. 4.

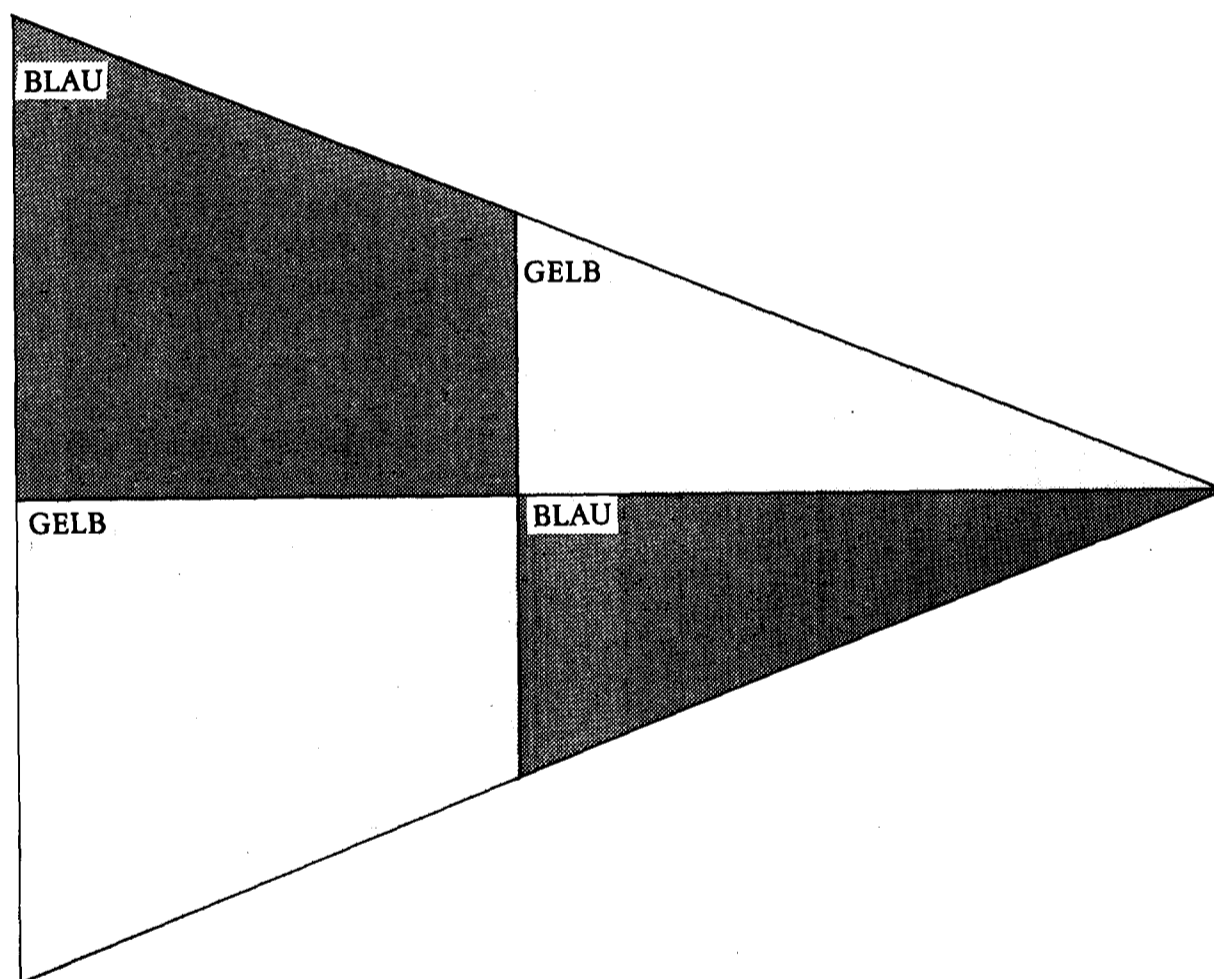
Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 20. Mai 1987

Für die Kommission
António CARDOSO E CUNHA
Mitglied der Kommission

ANHANG I

INSPEKTIONSWIMPEL ODER -ZEICHEN



ANHANG II

KONSTRUKTION UND VERWENDUNG DER LOTSSENLEITER

1. Eine Lotsenleiter wird zur Verfügung gestellt, die dafür geeignet sein muß, den Inspektoren auf See ein sicheres Anbord- und Vonbordgehen zu ermöglichen. Die Lotsenleiter muß sauber und in Ordnung gehalten werden.
2. Die Lotsenleiter ist so zu befestigen, daß
 - a) sie frei von jeder möglichen Verschmutzung durch das Schiff bleibt ;
 - b) sie in genügendem Abstand von den dünneren Leinen und so weit wie möglich im Mittschiffsbereich ist ;
 - c) jede Stufe fest an der Schiffswand bleibt.
3. Die Stufen der Lotsenleiter müssen
 - a) aus Hartholz oder anderem gleichartigem Material, aus einem Stück, astfrei gefertigt sein ; die vier untersten Stufen können aus Gummi von genügender Stärke und Steife oder aus anderem geeignetem Material mit gleichen Eigenschaften bestehen ;
 - b) mit einer effektiv rutschfesten Oberfläche versehen sein ;
 - c) mindestens 480 mm lang, 115 mm breit und 23 mm tief sein, und zwar ohne den rutschfesten Belag oder etwaige Rillen ;
 - d) den gleichen Abstand von mindestens 300 mm und höchstens 380 mm aufweisen ;
 - e) in einer Art und Weise befestigt sein, daß sie horizontal bleiben.
4. — Keine Lotsenleiter darf mehr als zwei Ersatzstufen haben, die auf andere Art und Weise als in der ursprünglichen Konstruktion der Lotsenleiter vorgesehen, festgemacht sind, und alle so befestigten Stufen sind so rasch wie möglich durch solche zu ersetzen, die in gleicher Weise befestigt sind, wie in der ursprünglichen Konstruktion der Lotsenleiter vorgesehen.
— Wird eine Ersatzstufe an den seitlichen Teilen der Lotsenleiter mit Hilfe von Vertiefungen an der Seite der Stufe festgemacht, so müssen sich diese Vertiefungen in den längeren Seiten der Stufen befinden.
5. Die seitlichen Seile der Leiter bestehen aus zwei nicht überzogenen Hanfseilen oder gleichwertigen Seilen von nicht weniger als 60 mm Umfang auf jeder Seite ; jedes Seil bleibt unbedeckt durch anderes Material und geht durch bis zur obersten Stufe ; zwei Haupttaue, die ordnungsgemäß an dem Schiff befestigt sind und nicht weniger als 65 mm Umfang haben, und eine Sicherheitsleine sind für den Notfall bereitzuhalten.
6. Latten aus Hartholz oder anderem gleichwertigem Material in einem Stück, astfrei und 1,8 bis 2 m lang sollen in solchen Abständen angebracht sein, daß die Lotsenleiter sich auch nicht verdrehen kann. Die niedrigste Latte ist auf der fünfuntersten Leiterstufe anzubringen, und der Abstand zwischen den einzelnen Latten darf nicht größer sein als 9 Stufen.
7. Es müssen Möglichkeiten vorgesehen werden, um für an Bord oder von Bord gehenden Inspektoren einen sicheren und zumutbaren Übergang von oder nach dem Kopfstück der Lotsenleiter oder einer anderen Behelfsleiter oder einer sonstigen Vorrichtung sicherzustellen.
Wenn ein solcher Übergang durch eine Öffnung in der Reling oder der Verschanzung führt, müssen entsprechende Griffe angebracht sein.
Besteht ein solcher Übergang aus einer Schanzkleidleiter, so muß eine solche Leiter sicher an der Schanzkleidreling oder -plattform befestigt sein und es müssen zwei Griffstützen an der Stelle angebracht sein, an der das Schiff betreten oder verlassen wird, und zwar nicht weniger als 0,70 m und nicht mehr als 0,80 m voneinander entfernt. Jede Stütze muß am Schiffskörper auf oder nahe dem Boden sowie an einer höheren Stelle fest angebracht sein, darf nicht weniger als 40 mm im Durchmesser betragen und nicht weniger als 1,20 m über das Ende der Verschanzung herausragen.
8. Nachts muß eine Beleuchtung vorgesehen sein, so daß sowohl die Oberseite der Lotsenleiter als auch die Stelle, an der der Inspektor an Bord des Schiffes kommt, angemessen beleuchtet sind. Eine Schwimmweste mit selbsttätigem Leuchtsignal muß zum sofortigen Gebrauch bereitliegen. Eine Wurfleine muß ebenfalls für den Bedarfsfall zur Verfügung stehen.
9. Es muß die Möglichkeit bestehen, die Lotsenleiter an jeder Seite des Schiffes benutzen zu können.
Der zuständige Inspektor kann angeben, an welcher Seite er die Lotsenleiter festgemacht haben möchte.
10. Die Montierung der Lotsenleiter und das Anbordgehen und das Vonbordgehen eines Inspektors ist von einem verantwortlichen Schiffsoffizier zu überwachen.
11. Sollten auf einem Schiff Konstruktionsmerkmale wie Scheuerleisten die Durchführung von Vorschriften dieser Regelung verhindern, so sind besondere Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, daß die Inspektoren das Schiff sicher betreten und verlassen können.