

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RICHTLINIE 1999/35/EG DES RATES

vom 29. April 1999

über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik müssen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Fahrgast-Seeverkehr ergriffen werden.
- (2) Die Gemeinschaft ist ernstlich besorgt über die Unfälle, von denen Ro-Ro-Fahrgastschiffe betroffen waren und die eine Vielzahl von Menschenleben gekostet haben. Wer in der Gemeinschaft Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge benutzt, kann mit Recht einen angemessenen Sicherheitsstandard erwarten und muß sich auf ihn verlassen können.
- (3) In seiner EntschlieÙung vom 22. Dezember 1994 zur Sicherheit von „Roll-on/Roll-off“-Fahrgastfahrtschiffen⁽⁴⁾ hat der Rat die Kommission

ersucht, Vorschläge für ein verbindliches System zur Überprüfung und Überwachung der Sicherheit aller Ro-Ro-Fahrgastschiffe im Linienverkehr zwischen Häfen der Gemeinschaft zu unterbreiten, einschließlich des Rechts auf die Untersuchung von Schiffsunfällen.

- (4) Wegen des Binnenmarktbezugs der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr ist eine Maßnahme der Gemeinschaft der effizienteste Weg, um bei Schiffen in der ganzen Gemeinschaft für einen einheitlichen Mindestsicherheitsstandard zu sorgen.
- (5) Eine Maßnahme der Gemeinschaft ist der beste Weg, um die harmonisierte Durchsetzung einiger im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) vereinbarter Grundsätze zu gewährleisten und damit Wettbewerbsverzerrungen zwischen verschiedenen Gemeinschaftshäfen sowie Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu vermeiden.
- (6) Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit stellt eine Richtlinie des Rates das geeignete Rechtsinstrument dar, da sie einen Rahmen für eine übereinstimmende und zwingende Anwendung der einheitlichen Sicherheitsnormen durch die Mitgliedstaaten bildet, gleichzeitig aber jedem einzelnen Mitgliedstaat die Entscheidung darüber überläßt, welche Form der Umsetzung seiner innerstaatlichen Rechtsordnung am besten entspricht.
- (7) Für die Sicherheit der Schiffe sind in erster Linie die Flaggenstaaten verantwortlich. Jeder Mitgliedstaat sollte dafür sorgen, daß unter der Flagge dieses Mitgliedstaats fahrende Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und deren Betreiber die geltenden Sicherheitsvorschriften erfüllen.

⁽¹⁾ ABl. C 108 vom 7.4.1998, S. 122.

⁽²⁾ ABl. C 407 vom 28.12.1998, S. 120.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 7. Oktober 1998 (ABl. C 328 vom 26.10.1998, S. 82), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 21. Dezember 1998 (ABl. C 49 vom 22.2.1999, S. 15) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. C 379 vom 31.12.1994, S. 8.

- (8) Im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ist keine regelmäßige, eingehende Präventivbesichtigung und -überprüfung für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vorgesehen. Es sollte daher überprüft werden, ob die Unternehmen und ihre Fahrgastschiffe und Fahrzeuge den im Rahmen der IMO vereinbarten Sicherheitsnormen entsprechen, was gegebenenfalls auf regionaler Ebene über ein System regelmäßiger, zwingend vorgeschriebener Überprüfungen durch die Aufnahmestaaten erfolgen kann. Den Unternehmen sollte der Betrieb solcher Fahrgastschiffe und Fahrzeuge verboten werden, wenn bei diesen Überprüfungen gefährliche Verstöße gegen die Sicherheitsnormen festgestellt werden.
- (9) Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Aufnahmestaaten gerichtet. Die in dieser Eigenschaft übernommene Verantwortung beruht auf der besonderen Verantwortung des Hafenstaats, die dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (Unclos) von 1982 in vollem Umfang entspricht.
- (10) Zur Verbesserung der Sicherheit und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollten die einheitlichen Sicherheitsstandards für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge unabhängig von ihrer Flagge gelten, soweit diese im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats sowohl in der Auslandfahrt als auch in der Inlandfahrt in Seegebieten betrieben werden, die mehr als 20 Meilen von einer Küstenlinie entfernt sind, wo Schiffbrüchige anlanden können. Dabei sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, den Anwendungsbereich der Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auszudehnen, die in der Inlandfahrt in Seegebieten von weniger als 20 Meilen Entfernung von einer Küstenlinie betrieben werden.
- (11) Es ist notwendig, daß die Aufnahmestaaten prüfen, ob die im Verkehr von oder nach Gemeinschaftshäfen betriebenen Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge bestimmte harmonisierte Anforderungen hinsichtlich der Zertifizierung und der Besichtigung durch den Flaggenstaat erfüllen.
- (12) Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sollten in der Bauphase und während ihrer gesamten Lebensdauer den geltenden Klassifizierungsregeln für den Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen, der elektrischen Anlagen und der Steuerungsanlagen entsprechen und mit einem Schiffsdatenschreiber ausgerüstet sein, der den einschlägigen internationalen Anforderungen entspricht.
- (13) Die Aufnahmestaaten sollten prüfen, ob die betreffenden Gesellschaften ihre Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge so betreiben, daß sie ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleisten. Andere interessierte Mitgliedstaaten als der Flaggenstaat sollten an der Untersuchung eines Schiffsunfalls in vollem Umfang teilnehmen können.
- (14) Es ist von grundlegender Bedeutung, daß geprüft wird, ob die Behörden des Flaggenstaats mit der Verpflichtung der Unternehmen einverstanden sind, bei der Untersuchung eines Unfalls oder Ereignisses auf See mitzuarbeiten und die Regeln anerkannter Klassifizierungs- und gegebenenfalls Zertifizierungsorganisationen einzuhalten. Diese Behörden sollten darin einwilligen, harmonisierte Besichtigungs- und Zertifizierungsverfahren zu verwenden.
- (15) Zur Gewährleistung einer konstanten Übereinstimmung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit den Anforderungen dieser Richtlinie sollten die Aufnahmestaaten vor Aufnahme des Betriebs und danach in regelmäßigen Abständen und immer dann, wenn sich erhebliche Änderungen in den Betriebsbedingungen ergeben, Besichtigungen durchführen.
- (16) Um den Aufwand für die Unternehmen zu verringern, sollten frühere Überprüfungen und Besichtigungen gebührend berücksichtigt werden. Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sollten von den Besichtigungen freigestellt werden, wenn bestätigt wurde, daß sie für den Betrieb auf ähnlichen Strecken die Anforderungen der Richtlinie erfüllen; für Ersatzfahrgastschiffe oder -fahrzeuge sollte eine Sonderregelung gelten. Fahrgastschiffe und Fahrzeuge, die zur Zufriedenheit des Aufnahmestaats überprüft worden sind, sollten nicht den erweiterten Überprüfungen gemäß der 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)⁽¹⁾
- (17) Die Mitgliedstaaten sollten bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortung als Aufnahmestaaten zusammenarbeiten.

⁽¹⁾ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/42/EG der Kommission (ABl. L 184 vom 27.6.1998, S. 40).

- (18) Die Mitgliedstaaten könnten es für sinnvoll halten, bei der Durchführung ihrer Aufgaben von anerkannten Organisationen unterstützt zu werden, die den Anforderungen 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⁾
- (19) Bei der Planung einer Besichtigung sollte der Betriebs- und Instandhaltungsplan des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs in gebührender Weise berücksichtigt werden.
- (20) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, daß sie oder jeder andere Staat, der ein begründetes Interesse hieran hat, im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung an der Untersuchung eines Unfalls aufgrund der Bestimmungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Seeunfällen teilnehmen oder mitarbeiten oder diese leiten können. Die Untersuchungsergebnisse sollten öffentlich abrufbar sein.
- (21) Eine Reihe von Begleitmaßnahmen in bezug auf Streckenführungssysteme, Notfallsysteme und lokale Betriebsbeschränkungen werden die Sicherheit weiter verbessern.
- (22) Damit die Anwendung dieser Richtlinie überwacht werden kann, sollte eine Datenbank auf der Grundlage der sich aus den Besichtigungen ergebenden Informationen eingerichtet werden.
- (23) Die Kommission muß zur wirksamen Anwendung der Richtlinie durch einen Ausschuß unterstützt werden, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Diese Aufgabe kann der Ausschuß übernehmen, der 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⁽²⁾, eingesetzt wurde.
- (24) Der Ausschuß kann gewisse Bestimmungen der Richtlinie anpassen, um sie in Einklang mit Bestimmungen der Gemeinschaft oder IMO zu

bringen, um die Regelung unter Berücksichtigung künftiger, in Kraft getretener Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS) zu verbessern und um eine harmonisierte Umsetzung der Änderungen einiger IMO-Entschlüsse zu gewährleisten, ohne den Anwendungsbereich der Richtlinie zu erweitern —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Richtlinie ist die Festlegung eines Systems verbindlicher Überprüfungen zur besseren Gewährleistung eines sicheren Betriebs von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaften eingesetzt werden, und die Ermächtigung der Mitgliedstaaten, jedwede Untersuchung von Unfällen oder Ereignissen auf See im Rahmen dieser Verkehrsdienste zu leiten, daran teilzunehmen oder mitzuarbeiten.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie und ihrer Anhänge bezeichnet der Ausdruck

- a) „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein im Seeverkehr eingesetztes Fahrgastfährschiff, das so gestaltet ist, daß Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
- b) „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“ ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Sinne von Kapitel X Regel 1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der bei Erlass dieser Richtlinie geltenden Fassung, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
- c) „Fahrgast“ jede Person mit Ausnahme
- i) des Kapitäns und der Mitglieder der Schiffsbesatzung oder anderer Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes für dessen Belange angestellt oder beschäftigt sind, und
 - ii) von Kindern unter einem Jahr;

⁽¹⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 97/58/EG der Kommission (ABl. L 274 vom 7.10.1997, S. 8).

⁽²⁾ ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/74/EG der Kommission (ABl. L 276 vom 13.10.1998, S. 7).

- d) „SOLAS-Übereinkommen von 1974“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zusammen mit allen Protokollen und Änderungen, die bei der Annahme dieser Richtlinie in Kraft sind;
- e) „Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“ den vom Schiffssicherheitsausschuß der IMO mit der Entschlußung MSC 36(63) am 20. Mai 1994 beschlossenen Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der bei der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung;
- f) „Linienverkehr“ eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
- i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
- ii) so regelmäßig oder häufig, daß eine systematische Abfolge erkennbar ist;
- g) „Seegebiet“ ein Gebiet gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁽¹⁾;
- h) „Zeugnisse“
- i) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Auslandfahrt die gemäß den SOLAS-Übereinkommen von 1974 in der geänderten Fassung ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung und, falls vorhanden, Ausnahmezeugnissen und Betriebsgenehmigungen;
- ii) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Inlandfahrt die gemäß der Richtlinie 98/18/EG ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung und, falls vorhanden, Ausnahmezeugnissen und Betriebsgenehmigungen;
- i) „Ausnahmezeugnis“ ein nach den Bestimmungen der Regel IB/12(a)(vi) des SOLAS-Übereinkommens von 1974 ausgestelltes Zeugnis;
- j) „Verwaltung des Flaggenstaats“ die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu führen berechtigt ist;
- k) „Aufnahmestaat“ einen Mitgliedstaat, zu oder von dessen Hafen bzw. Häfen ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Linienverkehr eingesetzt ist;
- l) „Auslandfahrt“ eine Fahrt auf See von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb dieses Staates oder umgekehrt;
- m) „Inlandfahrt“ eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;
- n) „anerkannte Organisation“ eine Organisation, die gemäß Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG anerkannt ist;
- o) „Unternehmen“ ein Unternehmen, das ein oder mehrere Ro-Ro-Fahrgastschiffe betreibt, denen ein Zeugnis über die Erfüllung des Artikels 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastschiffen⁽²⁾ ausgestellt wurde, oder ein Unternehmen, das Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreibt, denen ein Zeugnis über die Erfüllung der Regel IX/4 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der bei Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung ausgestellt wurde;
- p) „Code über die Untersuchung von Seeunfällen“ der von der Versammlung der IMO mit der Entschlußung A.849(20) vom 27. November 1997 beschlossene Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See;
- q) „gezielte Besichtigung“ eine vom Aufnahmestaat gemäß den Artikeln 6 und 8 durchgeführte Besichtigung;
- r) „qualifizierter Besichtiger“ eine Person, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats zur Durchführung von Besichtigungen und Überprüfungen im Zusammenhang mit den Zeugnissen ordnungsgemäß ermächtigt wurde und die die Kriterien der Befähigung und Unabhängigkeit des Anhangs V erfüllt; bei dieser Person kann es sich um einen öffentlichen Bediensteten oder um eine andere Person handeln;
- s) „Mangel“ einen Zustand, der nicht den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

⁽¹⁾ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 320 vom 30.12.1995, S. 14. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 179/98 der Kommission (AbI. L 19 vom 24.1.1998, S. 35).

*Artikel 3***Geltungsbereich**

(1) Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr, unabhängig von deren Flagge, die in Auslandfahrten oder in Inlandfahrten von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats in Seegebieten eingesetzt werden, die zur Klasse A im Sinne des Artikels 4 der Richtlinie 98/18/EG gehören.

(2) Die Mitgliedstaaten können diese Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anwenden, die in der Inlandfahrt in anderen als den in Absatz 1 aufgeführten Seegebieten eingesetzt werden. In diesem Fall gelten die einschlägigen Vorschriften für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die unter den gleichen Bedingungen eingesetzt werden, wobei keine Diskriminierung aufgrund der Flagge, der Staatsangehörigkeit oder des Sitzes des Unternehmens erfolgen darf.

*Artikel 4***Vorgeschriebene erstmalige Überprüfungen in bezug auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge**

(1) Vor Aufnahme des Betriebs eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder eines Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs im Linienverkehr — oder innerhalb von zwölf Monaten nach dem in Artikel 19 Absatz 1 genannten Zeitpunkt im Fall von zu diesem Zeitpunkt im Linienverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen — prüfen die Aufnahmestaaten, ob Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

- a) gültige, von der Verwaltung des Flaggenstaats oder einer in seinem Auftrag handelnden anerkannten Organisation ausgestellte Zeugnisse mitführen;
- b) für die Ausstellung von Zeugnissen gemäß den einschlägigen Verfahren und Leitlinien des Anhangs der von der Vollversammlung der IMO angenommenen Entschließung A.746(18) über Leitlinien für die Überprüfung im Rahmen des harmonisierten Überprüfungs- und Zertifizierungssystems in der bei der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung oder gemäß demselben Ziel dienenden Verfahren überprüft worden sind;
- c) die nach den Vorschriften einer anerkannten Organisation erstellten Klassifikationsregeln oder von der Verwaltung des Flaggenstaats als gleichwertig anerkannte Regeln für den Bau und die Instandsetzung des Schiffskörpers, der Maschinen- sowie der elektrischen und Steuerungsanlagen erfüllen;

d) mit einem Schiffsdatenschreiber ausgerüstet sind, der Informationen für eine etwaige Untersuchung eines Unfalls liefern kann. Der Schiffsdatenschreiber muß die Leistungsanforderungen der von der Vollversammlung der IMO am 27. November 1997 angenommenen Entschließung A.861(20) und die in der Norm Nr. 61996 der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) festgelegten Prüfanforderungen erfüllen. Werden Schiffsdatenschreiber an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen eingebaut, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie gebaut wurden, so können Befreiungen hinsichtlich der Erfüllung einiger Anforderungen gewährt werden. Diese Befreiungen und die Bedingungen, unter denen sie gewährt werden können, werden nach dem Verfahren des Artikels 16 festgelegt;

e) den auf Regionalebene festgelegten und im Einklang mit dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft⁽¹⁾ in einzelstaatliches Recht umgesetzten besonderen Stabilitätsanforderungen entsprechen, wenn sie in diesem Gebiet in einem von diesen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften erfaßten Verkehrsdienst eingesetzt werden, sofern diese Anforderungen nicht über die Anforderungen des Anhangs der Entschließung 14 (Stabilitätsanforderungen im Rahmen des Übereinkommens) der SOLAS-Konferenz von 1995 hinausgehen und dem Generalsekretär der IMO nach den Verfahren der Nummer 3 der genannten Entschließung mitgeteilt wurden.

(2) Absatz 1, Buchstabe e) gilt für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nur in den jeweils zutreffenden Fällen.

*Artikel 5***Vorgeschriebene erstmalige Überprüfungen in bezug auf Unternehmen und Flaggenstaaten**

Vor der Aufnahme des Betriebs eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs im Linienverkehr — oder innerhalb von zwölf Monaten nach dem in Artikel 19 Absatz 1 genannten Zeitpunkt im Fall von zu diesem Zeitpunkt bereits im Linienverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen — prüfen die Aufnahmestaaten,

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

1. ob Unternehmen, die ein derartiges Fahrgastschiff oder Fahrzeug im Linienverkehr betreiben oder zu betreiben beabsichtigen,
 - a) die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß die in Anhang I festgelegten besonderen Anforderungen erfüllt werden, und gegenüber den in den Linienverkehr einbezogenen Aufnahmestaaten den Nachweis über die Einhaltung dieses Absatzes und des Artikels 4 erbringen;
 - b) vorab darin einwilligen, daß Aufnahmestaaten und alle Mitgliedstaaten, die ein begründetes Interesse hieran haben, gemäß Artikel 12 die Untersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See leiten, an dieser in vollem Umfang teilnehmen oder hierbei mitarbeiten können und ihnen Zugang zu den aus dem Schiffsdatenschreiber ihrer an diesem Unfall oder Vorkommnis beteiligten Fahrgastschiffe oder Fahrzeuge gewonnenen Daten gewährt wird;
2. im Fall von Fahrgastschiffen oder Fahrzeugen, die nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, ob ein Einverständnis dieses Flaggenstaats dahin gehend gegeben ist, daß er die Verpflichtung des Unternehmens akzeptiert hat, die Anforderungen dieser Richtlinie zu erfüllen.

Artikel 6

Erstmalige gezielte Besichtigung

- (1) Vor Aufnahme des Betriebs eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs im Linienverkehr — oder innerhalb von zwölf Monaten nach dem in Artikel 19 Absatz 1 genannten Zeitpunkt im Fall von zu diesem Zeitpunkt bereits im Linienverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen — führen die Aufnahmestaaten erstmalig eine gezielte Besichtigung gemäß den Anhängen I und III durch, um sich zu vergewissern, daß das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt.
- (2) Für die Fälle, in denen dieser Artikel vor Aufnahme des Betriebs zur Anwendung kommt, legen die Aufnahmestaaten einen Zeitpunkt für die erstmalige Besichtigung fest, die innerhalb eines Monats nach Eingang der Nachweise erfolgen muß, die zum Abschluß der in den Artikeln 4 und 5 genannten Überprüfungen erforderlich sind.

Artikel 7

Besondere Bestimmungen

- (1) Wenn ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in einem anderen Lini-

enverkehr eingesetzt werden soll, muß ein neuer Aufnahmestaat die Überprüfungen und Besichtigungen, die für dieses Schiff oder Fahrzeug in bezug auf den Betrieb in einem vorherigen Linienverkehr im Sinne dieser Richtlinie zuvor durchgeführt wurden, soweit wie möglich berücksichtigen. Wenn diese vorherigen Überprüfungen und Besichtigungen zur Zufriedenheit des neuen Aufnahmestaats ausgefallen sind und diese für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind, brauchen die Artikel 4, 5 und 6 nicht angewendet zu werden, bevor der Betrieb des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs in dem neuen Linienverkehr aufgenommen wird.

- (2) Die Artikel 4, 5 und 6 brauchen nicht angewendet zu werden, wenn ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das dieser Richtlinie entspricht und bereits in einem von dieser Richtlinie erfaßten Linienverkehr eingesetzt wird, zu einem anderen Linienverkehr umregistriert wird, dessen Routenmerkmale von den jeweiligen Aufnahmestaaten einvernehmlich als ähnlich angesehen werden, und wenn alle Aufnahmestaaten sich darin einig sind, daß das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder das Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug alle Anforderungen für einen sicheren Betrieb im entsprechenden Verkehrsdienst erfüllt.

Auf Antrag des Unternehmens können die betroffenen Aufnahmestaaten vorab ihre Zustimmung in der Frage bestätigen, wo ähnliche Routenmerkmale vorliegen.

- (3) Wenn aufgrund unvorhergesehener Umstände rasch ein Ro-Ro-Ersatzfahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug eingesetzt werden muß, um einen unterbrechungsfreien Dienst sicherzustellen, und die Absätze 1 und 2 nicht zur Anwendung kommen, kann der Aufnahmestaat gestatten, daß das Fahrgastschiff oder Fahrzeug den Betrieb aufnimmt, sofern

- a) sich bei einer Besichtigung und bei einer Prüfung der Unterlagen keine Bedenken dahin gehend ergeben, daß das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb nicht erfüllt, und
- b) der Aufnahmestaat die in den Artikeln 4, 5 und 6 vorgesehenen Überprüfungen und Besichtigungen innerhalb eines Monats abschließt.

Artikel 8

Regelmäßige gezielte Besichtigungen und andere Besichtigungen

- (1) Die Aufnahmestaaten führen einmal innerhalb jedes Zeitraums von zwölf Monaten folgende Besichtigungen durch:

- eine gezielte Besichtigung gemäß Anhang III und
- eine Besichtigung während eines Linienverkehrsdienstes, die auf eine ausreichende Anzahl von Punkten gemäß den Anhängen I, III und IV abhebt, um zur Zufriedenheit des Aufnahmestaats festzustellen, daß das Fahrgastschiff oder Fahrzeug alle erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb weiterhin erfüllt.

Im Rahmen dieses Artikels zählt eine erstmalige gezielte Besichtigung gemäß Artikel 6 als gezielte Besichtigung.

(2) Nach größeren Reparaturen, Umbauten oder Änderungen des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs sowie nach einem Wechsel der Geschäftsführung, der Flagge oder der Klasse führt ein Aufnahmestaat eine gezielte Besichtigung gemäß Anhang III durch. Bei einem Wechsel der Geschäftsführung, der Flagge oder der Klasse kann der Aufnahmestaat nach Berücksichtigung der zuvor für das Schiff durchgeführten Überprüfungen und Besichtigungen und unter der Voraussetzung, daß der sichere Betrieb des Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs durch diesen Wechsel nicht beeinträchtigt wird, das Fahrgastschiff oder Fahrzeug von der in diesem Absatz vorgeschriebenen gezielten Besichtigung freistellen.

(3) Sollten bei den Besichtigungen gemäß Absatz 1 Mängel in bezug auf die Anforderungen dieser Richtlinie bestätigt oder aufgedeckt werden, die ein Betriebsverbot rechtfertigen, sind alle Kosten in bezug auf die Besichtigungen in einem regulären Verbuchungszeitraum vom Unternehmen zu tragen.

Artikel 9

Mitteilung

Die Aufnahmestaaten unterrichten die Unternehmen umgehend schriftlich über das Ereignis der Überprüfungen und Besichtigungen nach den Artikeln 4, 5, 6 und 8.

Artikel 10

Betriebsverbot

(1) Ein Aufnahmestaat untersagt den Betrieb eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs im Linienverkehr,

- a) wenn er nicht in der Lage war, die Einhaltung der Anforderungen der Artikel 4 und 5 zu bestätigen;
- b) wenn bei den Besichtigungen nach den Artikeln 6 und 8 Mängel festgestellt wurden, die eine unmittelbare Gefahr für das Leben, das Fahrgastschiff oder Fahrzeug, seine Besatzung und seine Fahrgäste darstellen;

- c) wenn eine Nichteinhaltung der in Anhang II aufgeführten gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften festgestellt wurde, die eine unmittelbare Gefahr für das Leben, das Fahrgastschiff oder Fahrzeug, seine Besatzung und seine Fahrgäste darstellt;
- d) wenn er vom Flaggenstaat zu den Angelegenheiten gemäß Artikel 13 Absatz 1 oder Absatz 5 nicht konsultiert wurde.

Dieses Betriebsverbot gilt so lange, bis der Aufnahmestaat festgestellt hat, daß die Gefahr beseitigt wurde und die Anforderungen der Richtlinie eingehalten werden.

Der Aufnahmestaat unterrichtet das Unternehmen schriftlich unter umfassender Angabe der Gründe über die Entscheidung, den Betrieb des betreffenden Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs zu untersagen.

(2) Werden jedoch bei Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die bereits im Linienverkehr eingesetzt werden, Mängel festgestellt, so fordert der Aufnahmestaat das Unternehmen auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um diese Mängel umgehend oder, sofern sie keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs, seiner Besatzung oder seiner Fahrgäste darstellen, innerhalb einer genau festgelegten angemessenen Frist zu beseitigen. Nach Beseitigung der Mängel überprüfen die betreffenden Aufnahmestaaten, ob die Mängel zu ihrer uneingeschränkten Zufriedenheit beseitigt werden. Wenn dies nicht der Fall ist, untersagen sie den Betrieb des Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs.

(3) Die Mitgliedstaaten schaffen und unterhalten in Einklang mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften geeignete Verfahren hinsichtlich des Rechts des Unternehmens, gegen eine Entscheidung mit einem Betriebsverbot Rechtsbehelfe einzulegen. Rechtsbehelfe sind zügig zu bearbeiten. Das Einlegen von Rechtsbehelfen hat nicht automatisch aufschiebende Wirkung.

Die zuständige Behörde unterrichtet das Unternehmen gebührend über sein Recht auf Rechtsbehelfe.

(4) In den Fällen, in denen die Artikel 4, 5 und 6 vor der Aufnahme des Betriebs eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs angewandt werden, muß eine Entscheidung, mit der der Betrieb eines Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs untersagt wird, innerhalb eines Monats nach der erstmaligen gezielten Besichtigung getroffen und dem Unternehmen unmittelbar mitgeteilt werden.

*Artikel 11***Verfahren im Zusammenhang mit erstmaligen und regelmäßigen gezielten Besichtigungen**

(1) Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, bei denen die gezielten Besichtigungen zur Zufriedenheit des bzw. der beteiligten Aufnahmestaaten verlaufen sind, werden von diesem bzw. diesen von der erweiterten Überprüfung gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 95/21/EG sowie von den erweiterten Überprüfungen freigestellt, die aufgrund des triftigen Grundes durchzuführen sind, daß sie zur Kategorie der Fahrgastschiffe gemäß Artikel 7 Absatz 1 und Anhang V Abschnitt A Nummer 3 jener Richtlinie gehören.

(2) Sind Verwaltungen von zwei oder mehr Aufnahmestaaten an einer gezielten Besichtigung des gleichen Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs beteiligt, so arbeiten sie zusammen. Die gezielten Besichtigungen werden von einem Team durchgeführt, das sich aus qualifizierten Besichtigern des bzw. der beteiligten Aufnahmestaaten zusammensetzt. In den Fällen, in denen die Notwendigkeit einer qualitativen Beurteilung der Einhaltung der klassenbezogenen Vorschriften besteht, sorgen die Aufnahmestaaten dafür, daß das Team über die erforderliche Fachkompetenz verfügt, gegebenenfalls durch Einbeziehung eines Besichtigers einer anerkannten Organisation. Die Besichtiger haben Mängel den Verwaltungen der Aufnahmestaaten mitzuteilen. Der Aufnahmestaat übermittelt diese Information dem Flaggenstaat, falls dieser Staat kein an der Besichtigung beteiligter Aufnahmestaat ist.

(3) Ein beteiligter Aufnahmestaat kann sich damit einverstanden erklären, auf Wunsch eines anderen beteiligten Aufnahmestaats eine Besichtigung durchzuführen.

(4) Auf Antrag der Unternehmen fordern die Aufnahmestaaten die Verwaltung des Flaggenstaats, der kein Aufnahmestaat ist, auf, für die gezielten Besichtigungen gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie Vertreter zu benennen.

(5) Bei der Planung einer Besichtigung gemäß Artikel 6 oder Artikel 8 berücksichtigt der Aufnahmestaat in gebührender Weise den Betriebs- und Instandhaltungsplan des Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs.

(6) Die Ergebnisse der gezielten Besichtigungen werden in einem Bericht festgehalten, dessen Format nach dem Verfahren des Artikels 16 festzulegen ist.

(7) Im Fall einer fortdauernden Meinungsverschiedenheit zwischen den Aufnahmestaaten hinsichtlich

der Erfüllung der Anforderungen des Artikels 4 und des Artikels 5 Absatz 1 teilt die Verwaltung jedes an einer gezielten Besichtigung teilnehmenden Aufnahmestaats der Kommission unverzüglich die Gründe dieser Meinungsverschiedenheit mit.

(8) Die Kommission ergreift unmittelbar Maßnahmen im Hinblick auf eine Beschlußfassung nach dem Verfahren des Artikels 16.

*Artikel 12***Untersuchung von Unfällen**

(1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung einen Rechtstatus fest, damit sie und jeder andere Staat, der hieran ein begründetes Interesse hat, an der Untersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See teilnehmen oder mitarbeiten oder, sofern dies im Rahmen des Codes für die Untersuchung von Seeunfällen vorgesehen ist, diese leiten können, wenn hieran ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug beteiligt war.

(2) Die Begriffe „Staat mit begründetem Interesse“ (substantially interested State), „federführender Staat für die Untersuchungen“ (lead investigating State) und „Seeunfall“ (marine casualty) haben die gleiche Bedeutung wie im IMO-Code für die Untersuchung von Seeunfällen.

(3) Wenn ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug an einem Unfall auf See beteiligt war, wird das Untersuchungsverfahren von dem Staat eingeleitet, in dessen Gewässern der Unfall oder das Ereignis eingetreten ist, oder, wenn dies in anderen Gewässern geschieht, durch den letzten von dem Fahrgastschiff oder Fahrzeug aufgesuchten Mitgliedstaat. Dieser Staat ist solange für die Untersuchung und die Koordinierung mit anderen Staaten, die hieran ein begründetes Interesse haben, verantwortlich, bis im gegenseitigen Einvernehmen der federführende Staat für die Untersuchungen benannt wurde.

(4) Mitgliedstaaten, die solche Untersuchungen leiten, daran teilnehmen oder mitarbeiten, stellen sicher, daß die Untersuchung so effizient und zeitsparend wie möglich gemäß den Bestimmungen des Codes für die Untersuchung von Seeunfällen abgeschlossen wird.

(5) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß aufgrund dieser Untersuchungen erstellte Berichte gemäß Punkt 12.3 des Codes für die Untersuchung von Seeunfällen veröffentlicht und der Kommission übermittelt werden.

*Artikel 13***Begleitmaßnahmen**

(1) Mitgliedstaaten, die ein Ausnahmezeugnis ausstellen oder anerkennen, arbeiten mit dem betroffenen Aufnahmestaat oder der Verwaltung des Flaggenstaats zusammen, um Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Angemessenheit von Befreiungen auszuräumen, die vor der erstmaligen gezielten Besichtigung gewährt wurden.

(2) Die Mitgliedstaaten sollten landgestützte Streckenführungssysteme und sonstige Informationssysteme im Einklang mit der IMO-Entschließung A.795(19) betreiben, um zum sicheren Betrieb des Linienverkehrs mit Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder des Streckenabschnitts beizutragen, für dessen Sicherheit sie verantwortlich sind.

(3) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission Kopien der Überprüfungsberichte gemäß Artikel 11 Absatz 6, gegebenenfalls zusammen mit der IMO-Kennnummer. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 16 über angemessene Mittel zur Zuteilung einer Kennnummer für andere Schiffe befinden. Sind zwei oder mehr Aufnahmestaaten an einem Linienverkehr beteiligt, können die Daten von einem dieser Aufnahmestaaten übermittelt werden. Die Kommission richtet eine Datenbank mit den zur Verfügung gestellten Informationen ein und sorgt für deren Aktualisierung. Die Bedingungen für den Zugriff auf die Datenbank werden nach dem Verfahren des Artikels 16 festgelegt.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß Unternehmen, die Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr von oder nach ihren Häfen einsetzen, in der Lage sind, ein integriertes System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen für Notfälle an Bord von Schiffen zu unterhalten und anzuwenden. Hierzu stützt sie sich auf den durch die IMO-Entschließung A.852(20) über Richtlinien für den Aufbau eines integrierten Systems der Eingreifplanung für Notfälle auf Schiffen geschaffenen Rahmen. Sind zwei oder mehr Mitgliedstaaten als Aufnahmestaaten an einem Linienverkehr beteiligt, arbeiten sie zusammen einen Plan für die jeweiligen Strecken aus.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß sie vor der Ausstellung einer Genehmigung für den Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in ihrer Eigenschaft als Aufnahmestaat von der Verwaltung des Flaggenstaats gemäß den Bestimmungen des Punktes 1.9.3 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge umfassend einbezogen wurden. Sie stellen sicher, daß Betriebsbeschränkungen, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und zum Schutz des Lebens, der natürlichen Ressourcen und der Küsten erforderlich sind,

auferlegt oder beibehalten werden, und ergreifen Maßnahmen für die Durchsetzung dieser Beschränkungen.

*Artikel 14***Zusammenarbeit zwischen Aufnahmestaaten**

Aufnahmestaaten, die am gleichen Linienverkehr beteiligt sind, setzen sich bei der Anwendung dieser Richtlinie miteinander ins Benehmen.

*Artikel 15***Flankierende Maßnahmen**

Drittländer, die für Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, für die diese Richtlinie gilt und die im Verkehr zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen eines Drittlands eingesetzt werden, entweder eine Verantwortung als Flaggenstaat oder eine ähnliche Verantwortung wie ein Aufnahmestaat tragen, werden von den Mitgliedstaaten über die Anforderungen unterrichtet, denen gemäß dieser Richtlinie alle Unternehmen genügen müssen, die einen Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betreiben.

*Artikel 16***Regelungsausschuß**

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzten Ausschuß unterstützt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat innerhalb einer Frist von acht Wochen von seiner Befassung an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen der Kommission erlassen.

Artikel 17

Änderungsverfahren

Nach dem Verfahren des Artikels 16 können

- a) die Anhänge,
- b) die Begriffsbestimmungen,
- c) die Bezugnahmen auf gemeinschaftliche Rechtsvorschriften,
- d) die Bezugnahme auf IMO-Entschlüsse

geändert werden, soweit dies für ihre Anpassung an Bestimmungen der Gemeinschaft oder der IMO, die in Kraft getreten sind, erforderlich ist, ohne daß hierdurch der Geltungsbereich der Richtlinie erweitert wird.

Die Anhänge können ferner nach dem Verfahren des Artikels 16 geändert werden, wenn dies zur Verbesserung der mit dieser Richtlinie festgelegten Regelung erforderlich ist, ohne daß hierdurch der Geltungsbereich der Richtlinie erweitert wird.

Artikel 18

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften fest und treffen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Sanktionen angewendet werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 19

Anwendung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Dezember 2000 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Die Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe d) werden spätestens 30 Monate nach dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der IEC-Norm Nr. 61996 oder zum 1. Januar 2001 angewandt, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

(3) Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die übrigen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 20

Bewertung der Anwendung

Drei Jahre nach dem in Artikel 19 Absatz 1 genannten Zeitpunkt bewertet die Kommission auf der Grundlage von Informationen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 zu übermitteln haben, die Anwendung dieser Richtlinie.

Artikel 21

Inkrafttreten

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

Artikel 22

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 29. April 1999.

Im Namen des Rates

Der Präsident

W. MÜLLER

ANHANG I

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN DIE UNTERNEHMEN

gemäß Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8

Die Unternehmen stellen sicher, daß an Bord ihrer Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

1. der Kapitän vor Fahrtantritt angemessen unterrichtet wird über die Verfügbarkeit landgestützter Streckenführungssysteme und sonstiger Informationssysteme, die ihm die sichere Abwicklung der Fahrt gestatten, bevor das Fahrgastschiff oder Fahrzeug zu fahren beginnt, und daß er die von den Mitgliedstaaten eingerichteten Streckenführungs- und Informationssysteme nutzt;
 2. die einschlägigen Bestimmungen der Absätze 2 und 6 des Rundschreibens MSC/Cir. 699 (Überarbeitete Richtlinien für Sicherheitsanweisungen an Fahrgäste) angewandt werden;
 3. an einem leicht zugänglichen Ort eine Übersicht über die Arbeitszeiten an Bord ausgehängt wird, die Auskunft gibt über
 - a) den Dienstplan auf See und Hafen und
 - b) die vorgeschriebene Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit des Wachpersonals;
 4. der Kapitän nicht daran gehindert wird, eine Entscheidung zu treffen, die nach seinem fachlichen Urteil für eine sichere Schiffsführung und einen sicheren Schiffsbetrieb erforderlich ist, insbesondere in schwerem Wetter und bei grober See;
 5. der Kapitän alle mit der Schiffsführung zusammenhängenden Tätigkeiten und Vorkommnisse aufzeichnet, die für die Sicherheit der Seefahrt von Bedeutung sind;
 6. jedwede Beschädigung oder ständige Verformung der Außenhauptpforten oder der zugehörigen Außenhauptbeplattung, durch die die Sicherheit des Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte, und jedwede Mängel bei den Sicherungsvorrichtungen dieser Pforten umgehend der Verwaltung sowohl des Flaggenstaats als auch des Aufnahmestaats mitgeteilt und unverzüglich zu deren Zufriedenheit behoben werden;
 7. vor der Abfahrt des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs ein aktueller Reisewegplan vorliegt; bei der Ausarbeitung des Reisewegplans sind die in der MSC-Entscheidung ... (70) enthaltenen Leitlinien für die Reisewegplanung voll zu berücksichtigen;
 8. den Fahrgästen allgemeine Informationen über die für ältere und behinderte Personen vorgesehenen Dienste und Hilfsmaßnahmen in einem Format zur Verfügung gestellt werden, das auch für Personen mit Sehschwäche geeignet ist.
-

ANHANG II

VERZEICHNIS DER GEMEINSCHAFTLICHEN RECHTSVORSCHRIFTEN

gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c)

- 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 (ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/74/EG der Kommission (ABl. L 276 vom 12.10.1998, S. 7).
 - Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 28). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/35/EG (ABl. L 172 vom 17.6.1998, S. 1) soweit anwendbar.
 - Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates vom 8. Dezember 1995 über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen (ABl. L 320 vom 30.12.1995, S. 14). Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 179/98 der Kommission (ABl. L 19 vom 24.1.1998, S. 35).
-

ANHANG III

VERFAHREN FÜR GEZIELTE BESICHTIGUNGEN

gemäß Artikel 6 und Artikel 8

1. Mit den gezielten Besichtigungen muß sichergestellt werden, daß die vorgeschriebenen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Bau, Unterteilung und Stabilität, Maschinenanlagen und elektrische Anlagen, Ladung, Stabilität, Feuerschutz, maximale Fahrgastzahl, Rettungsmittel und Beförderung gefährlicher Güter, Funk- und Navigationsausrüstung, erfüllt werden. Deshalb umfassen sie, soweit angebracht, zumindest folgende Maßnahmen:
 - Eingangsetzen des Notstromaggregats;
 - Überprüfung der Notbeleuchtung;
 - Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;
 - Prüfung der Rundspruchanlage;
 - Brandschutzübung, einschließlich einer Demonstration, daß die Besatzungsmitglieder mit dem Einsatz der Brandschutzausrüstung gut vertraut sind;
 - Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;
 - Prüfung der Fernabschaltvorrichtung der Brennstoffversorgung für die Kessel, die Haupt- und die Hilfsmaschinen sowie die Belüftung;
 - Prüfung der Fernschließeinrichtungen und der lokalen Schließeinrichtungen für Feuerklappen;
 - Prüfung der Feuermelde- und Alarmsysteme;
 - Prüfung des einwandfreien Schließens der Feuertüren;
 - Betrieb der Bilgenlenzpumpen;
 - Schließen wasserdichter Schottentüren sowohl vor Ort als auch mit Hilfe der Fernschließeinrichtung;
 - Demonstration, daß die Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellung mit dem Lecksicherheitsplan gut vertraut sind;
 - Herablassen mindestens eines Bereitschaftsboots und eines Rettungsboots in das Wasser, Eingangsetzen und Prüfen des Antriebs- und Rudersystems und Wiederaufnahme aus dem Wasser in die Staustellung;
 - Überprüfen der Übereinstimmung sämtlicher Rettungs- und Bereitschaftsboote mit dem Bestandsverzeichnis;
 - Prüfung der Haupt- und der Hilfsruderanlage des Schiffs oder Fahrzeugs.
2. Die gezielten Besichtigungen umfassen eine Überprüfung des an Bord vorgesehenen Systems für die planmäßige Instandhaltung.
3. Bei den gezielten Besichtigungen ist besonders darauf zu achten, daß die Besatzungsmitglieder mit den nachstehenden Vorschriften und Verfahren vertraut sind und diese wirksam anwenden können: Sicherheits-, Notfall-, Instandhaltungs-, Arbeits- und Fahrgastsicherheitsvorschriften, Vorschriften für die Brücke sowie für die Handhabung von Ladung und Fahrzeugen. Es ist zu prüfen, ob die Besatzung in der Lage ist, in der gemeinsamen, im Logbuch des Schiffes angegebenen Sprache Befehle und Anweisungen zu verstehen und gegebenenfalls zu erteilen sowie Rückmeldung zu erstatten. Die Nachweise darüber, daß die Besatzungsmitglieder eine Sonderausbildung abgeschlossen haben, sind insbesondere im Hinblick auf die nachstehenden Bereiche zu prüfen:
 - Führung von Menschenmengen;
 - Vertrautheit mit den Notfallsystemen;

-
- Sicherheitstraining für Besatzungsmitglieder, die Fahrgästen in einer Notsituation, insbesondere älteren und behinderten Personen, in den Fahrgasträumen direkte Hilfe leisten;
 - Krisenmanagement und Ausbildung für den Umgang mit Menschen in Notsituationen.

Bei der gezielten Besichtigung ist ferner der Frage nachzugehen, ob die Dienstzeiten, insbesondere für das Wachpersonal, zu einer unangemessenen Ermüdung führen.

4. Von Drittstaaten ausgestellte Befähigungsnachweise der Besatzungsmitglieder werden nur dann anerkannt, wenn sie der Regel I/10 des überarbeiteten Internationalen Übereinkommens über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978, (STCW-Übereinkommen) entsprechen.
-

ANHANG IV

ORIENTIERUNGSPUNKTE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON AUSSERPLANMÄSSIGEN BESICHTIGUNGEN DURCH QUALIFIZIERTE BESICHTIGER WÄHREND EINER LINIENFAHRT

gemäß Artikel 8 Absatz 1

1. *Fahrgastangaben*

Zu überprüfen ist, mit welchen Maßnahmen sichergestellt wurde, daß die Anzahl der Fahrgäste, für die das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug (nachstehend „Schiff“ genannt) zugelassen ist, nicht überschritten wird, ob das System zur Registrierung von Fahrgastangaben den Vorschriften entspricht und tatsächlich angewandt wird, wie die Informationen über die Gesamtzahl der Fahrgäste dem Kapitän mitgeteilt werden und wie Fahrgäste, die eine Hin- und Rückfahrt machen, ohne dabei an Land zu gehen, in die Gesamtzahl der Fahrgäste der Rückfahrt einbezogen werden.

2. *Angaben zur Ladung und Stabilität*

Zu überprüfen ist, ob — soweit geboten — zuverlässige Tiefgangsanzeiger vorhanden und in Gebrauch sind, ob Maßnahmen getroffen werden, damit das Schiff nicht überladen wird und die jeweilige Schottenladelinie nicht unter Wasser liegt, ob die Bewertung von Ladung und Stabilität vorschriftsmäßig durchgeführt wird, ob Lastkraftwagen und andere Ladungen, falls erforderlich, gewogen werden und die Zahlen dem Schiff zur Bewertung von Ladung und Stabilität mitgeteilt werden und ob Leckdienstpläne ständig ausgehängt und der Schiffsleitung die Hefte mit den Ergebnissen des Leckdienstes übermittelt werden.

3. *Seetüchtigkeit*

Zu überprüfen ist, mit welchem Verfahren sichergestellt wird, daß das Schiff, bevor es den Liegeplatz verläßt, seetüchtig ist, wobei dieses auch ein Meldeverfahren umfassen sollte, mit dem bestätigt wird, daß alle wasser- und wetterdichten Außenhauttüren geschlossen sind, ob alle Türen des Fahrzeugdecks geschlossen sind, bevor das Schiff den Liegeplatz verläßt, der nur so lange offen bleiben, bis das Bugvisier geschlossen werden kann, ob die Vorkehrungen für das Schließen der Bug-, Heck- und Seitentüren getroffen wurden, ob Signallampen und Kamera-Überwachungssysteme betriebsbereit sind, um den Zustand der Türen auf der Kommandobrücke anzuzeigen. Schwierigkeiten mit dem Betrieb der Signallampen, insbesondere den Schaltern an den Türen, sollten festgestellt und mitgeteilt werden.

4. *Sicherheitsdurchsagen*

Zu überprüfen ist die Form der routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen, das Anbringen von Anweisungen und Empfehlungen für den Notfall in der (den) erforderlichen Sprache(n), ob die routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen bei Antritt der Reise erfolgen und in allen öffentlichen Räumen, einschließlich der offenen Decks, die den Fahrgästen zugänglich sind, hörbar sind.

5. *Tagebucheinträge*

Zu überprüfen ist, ob das Tagebuch Einträge über das Schließen der wasserdichten und wetterfesten Bug-, Heck- und Seitentüren sowie über praktische Übungen für die wasserdichten Schottentüren und Tests der Rudermaschine enthält, ob auch Angaben über Tiefgang, Freibord und Stabilität und die gemeinsame Arbeitssprache der Besatzung enthalten sind.

6. *Gefährliche Güter*

Zu überprüfen ist, ob Ladungen und Gefahrgut oder umweltgefährdenden Gütern den einschlägigen Vorschriften entsprechend befördert werden, eine Erklärung betreffend die gefährlichen und umweltgefährdenden Güter zusammen mit dem Frachtbrief oder dem Lageplan vorliegt, damit deren Standort an Bord erkennbar ist, ob die Beförderung dieser Ladung auf Fahrgastschiffen zulässig ist und die gefährlichen und umweltgefährdenden Güter vorschriftsmäßig gekennzeichnet, etikettiert, verstaut, gesichert und getrennt befördert werden.

Fahrzeuge, die gefährliche und umweltgefährdende Güter befördern, müssen vorschriftsmäßig gekennzeichnet und gesichert werden. Bei der Beförderung von gefährlichen und umweltgefährdenden Gütern muß eine Kopie des Frachtbriefs oder des Ladeplans an Land verfügbar sein. Dem Kapitän müssen die Notifizierungsanforderungen der Richtlinie 93/75/EWG und die Not- und Erste-Hilfe-Maßnahmen im Fall eines Unfalls mit gefährlichen oder meeresverschmutzenden Gütern bekannt sein. Die Belüftungsanlagen der Fahrzeugdecks müssen jederzeit in Betrieb sein und verstärkt eingesetzt werden, wenn die Fahrzeugmotoren laufen. Auf der Kommandobrücke muß angezeigt werden, daß die Belüftungsanlage des Fahrzeugdecks in Betrieb ist.

7. *Sicherung von Lastkraftwagen*

Zu überprüfen ist, wie Lastkraftwagen gesichert sind, z. B. ob mit Hilfe von Blockverstaueung oder Einzellaschung, ob ausreichende Stützpunkte vorhanden sind, welche Vorkehrungen für die Sicherung von LKW für tatsächliche oder erwartete ungünstige Wetterverhältnisse getroffen wurden, wie gegebenenfalls Busse und Motorräder gesichert wurden, ob das Schiff über ein Handbuch für die Ladungssicherung verfügt.

8. *Fahrzeugdecks*

Zu überprüfen ist, ob Spezialladungs- und Ro-Ro-Laderäume ständig durch einen Wachdienst oder ein Kamera-Überwachungssystem kontrolliert werden, so daß die Bewegung der Fahrzeuge bei ungünstigen Wetterverhältnissen oder das Betreten dieser Räume durch Unbefugte beobachtet werden kann, ob Feuertüren und Eingänge geschlossen und Hinweise für die Fahrgäste angebracht sind, wonach das Betreten der Fahrzeugdecks untersagt ist, während das Schiff auf See ist.

9. *Verschließen der wasserdichten Türen*

Zu überprüfen ist, ob die Betriebsvorschriften für die wasserdichten Schottentüren eingehalten und die erforderlichen praktischen Übungen durchgeführt werden, ob das Kontrollsystem der Kommandobrücke für die wasserdichten Türen, falls möglich, auf „vor Ort“-Überwachung eingestellt ist, ob die Türen bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und in gefährlichen Situationen geschlossen gehalten werden und ob die Besatzung ordnungsgemäß über den Betrieb der Türen unterrichtet wird und sich der Gefahr eines Mißbrauchs bewußt ist.

10. *Feuerronden*

Es sollte sichergestellt werden, daß ein wirksamer Feuerwachdienst unterhalten wird, so daß ein Ausbruch von Feuer umgehend festgestellt werden kann. Dies sollte auch für Spezialräume, in denen weder eine Feuermeldeanlage noch ein Alarmsystem installiert ist, gelten, so daß diese Räume gemäß Nummer 8 regelmäßig durch Wachgänge überprüft werden können.

11. *Verständigung im Notfall*

Zu überprüfen ist, ob es in Übereinstimmung mit dem Mannschaftsverzeichnis eine ausreichende Zahl von Besatzungsmitgliedern gibt, die den Fahrgästen im Notfall Hilfe leisten können, und diese jederzeit erkannt werden und sich mit den Fahrgästen verständigen können. Hierbei ist ein angemessenes Zusammenspiel der nachstehenden Faktoren zu berücksichtigen:

- a) die Sprache(n) der Fahrgäste, die auf einer bestimmten Strecke am stärksten vertreten ist (sind);
- b) die Wahrscheinlichkeit, daß die Fähigkeit, Anweisungen in einem elementaren Englisch erteilen zu können, eine Verständigung mit den Fahrgästen ermöglicht, die Hilfe benötigen, unabhängig davon, ob Fahrgast und Besatzungsmitglied die gleiche Sprache sprechen;
- c) die Möglichkeit, während eines Notfalls auf eine andere Kommunikationsform zurückgreifen zu müssen (z. B. Vorführung, Handzeichen oder Hinweis auf die Örtlichkeiten, an denen sich die Sicherheitsanweisungen, Musterstationen, Rettungsgeräte oder Notausgänge befinden, falls eine verbale Verständigung unmöglich sein sollte);
- d) der Umfang, in dem die Fahrgäste in ihrer Muttersprache oder anderen Sprachen vollständige Sicherheitsanweisungen erhalten haben;
- e) die Sprachen, in denen die Notfalldurchsagen während eines Notfalls oder einer Notfallübung erfolgen können, um den Fahrgästen sachkundige Anleitungen zu geben und den Besatzungsmitgliedern die Hilfeleistung zu erleichtern.

12. *Gemeinsame Arbeitssprache der Besatzungsmitglieder*

Zu überprüfen ist, ob eine Arbeitssprache festgelegt wurde, um ein effizientes Vorgehen der Besatzung in Sicherheitsfragen zu gewährleisten, und ob diese Arbeitssprache im Logbuch eingetragen wurde.

13. *Sicherheitsausrüstung*

Zu überprüfen ist, ob die Rettungsmittel und Brandschutzausrüstung, einschließlich der Feuertüren und sonstiger baulicher Brandschutzvorkehrungen, die leicht besichtigt werden können, instand gehalten werden, ob die Brandschutzpläne ständig ausgehängt sind oder den Schiffsoffizieren gleichwertige Informationen in Buchform zur Verfügung gestellt werden, ob die Schwimmwesten vorschriftsmäßig verstaut und die Stauplätze für Kinderschwimmwesten leicht erkennbar sind, ob gewährleistet ist, daß der Betrieb der Feuermeldeanlagen, Notschließvorrichtungen, Sturmventile usw. nicht durch die Ladung der auf den Fahrzeugdecks stehenden Fahrzeuge behindert wird.

14. *Navigations- und Funkausrüstung*

Zu überprüfen ist, ob die Navigations- und Funkausrüstung, einschließlich der Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB), betriebsbereit sind.

15. *Zusätzliche Notbeleuchtung*

Zu prüfen ist, ob — falls vorgeschrieben — ein zusätzliches Notbeleuchtungssystem eingebaut wurde und ob ein Mängelverzeichnis geführt wird.

16. *Fluchtwege*

Zu überprüfen ist, ob die Fluchtwege entsprechend den geltenden Vorschriften gekennzeichnet sind und ob deren Beleuchtung durch die Haupt- und die Notstromquelle gewährleistet ist, welche Maßnahmen getroffen wurden, um die Fluchtwege von Fahrzeugen freizuhalten, wenn diese das Fahrzeugdeck queren oder durch dieses verlaufen, ob die Notausgänge freigehalten werden und ob dies insbesondere auf die Notausgänge des Duty Free Shops zutrifft, die erfahrungsgemäß durch Waren versperrt werden.

17. *Fahrtenberichtsheft*

Zu überprüfen ist, ob der Kapitän und die ranghöchsten Offiziere Zweitschriften des Fahrtenberichtsheftes erhalten und weitere Kopien für die Besatzung verfügbar sind sowie ob Prüflisten vorliegen, um das Schiff seeklar zu machen und auch sonstige Vorgänge zu prüfen.

18. *Sauberkeit des Maschinenraums*

Zu überprüfen ist, ob der Maschinenraum im Zusammenhang mit den Instandhaltungsverfahren sauber gehalten wird.

19. *Abfallentsorgung*

Zu überprüfen ist, ob zufriedenstellende Vorkehrungen für die Handhabung und die Entsorgung von Abfällen getroffen wurden.

20. *Planmäßige Instandhaltung*

Alle Unternehmen sollten über besondere Vorschriften für die planmäßige Instandhaltung aller sicherheitsrelevanten Bereiche verfügen. Hierzu zählen die Bug-, Heck- und Seitentüren einschließlich der jeweiligen Schließvorrichtungen, aber auch die Instandhaltung des Maschinenraums und die Sicherheitsausrüstung. Es sollten Pläne für eine regelmäßige Prüfung aller Bereiche vorliegen, um die Sicherheit auf höchstem Niveau zu halten. Es sollten Verfahren für die Aufzeichnung von Mängeln und zur Bestätigung der vorschriftsmäßigen Behebung dieser Mängel bestehen, so daß

der Kapitän und die an Land innerhalb der Unternehmensleitung benannte Person von diesen Mängeln in Kenntnis gesetzt werden und ihnen deren Behebung innerhalb einer festgelegten Zeitspanne mitgeteilt wird. Die regelmäßige Überprüfung der Betriebsfähigkeit der Schließvorrichtungen an den inneren und äußeren Bugtüren sollte die Signallampen, die Überwachungsanlagen und Speigatte in den Räumen zwischen dem Bugvisier und der Innentür, insbesondere den Verschlußmechanismus und die zugehörigen Hydrauliksysteme, umfassen.

21. *Durchführung der Reise*

Während der Reise sollte geprüft werden, ob die Fahrgastzahl die zulässige Höchstzahl überschreitet. Dabei sollte auch die Verfügbarkeit von Sitzplätzen und das Blockieren von Durchgängen, Treppen und Notausgängen durch Gepäck und Fahrgäste geprüft werden, für die es keine Sitzplätze mehr gibt. Es sollte ferner geprüft werden, ob das Fahrzeugdeck vor Reiseantritt von den Fahrgästen geräumt wurde und ob diese bis kurz vor dem Festmachen keinen Zugang zum Fahrzeugdeck haben.

ANHANG V

KRITERIEN FÜR DIE BEFÄHIGUNG UND UNABHÄNGIGKEIT VON QUALIFIZIERTEN BESICHTIGERN

gemäß Artikel 2 Buchstabe r)

1. Der qualifizierte Besichtiger muß von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats zur Durchführung der gezielten Besichtigungen gemäß Artikel 6 ermächtigt sein.
 2. Entweder
 - Nachweis über mindestens ein Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtiger bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, betraut mit der Besichtigung und Zeugniserteilung gemäß dem SOLAS-Übereinkommen von 1974
 - und 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 in einem Mitgliedstaat und
 - Abschluß einer Ausbildung an einer Schule für Schiffssicherheitsbesichtiger in einem Mitgliedstaat und
 - Nachweis über mindestens zwei Dienstjahre als Flaggenstaat-Besichtiger, bei der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats betraut mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung gemäß dem SOLAS-Übereinkommen von 1974.
 3. Fähigkeit, sich mit Seeleuten mündlich und schriftlich in der auf See am meisten gesprochenen Sprache zu verständigen.
 4. Angemessene Kenntnisse der Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und der einschlägigen Verfahren dieser Richtlinie.
 5. Qualifizierte Besichtiger, die gezielte Besichtigungen durchführen, dürfen weder an dem betroffenen Unternehmen noch an einem anderen Unternehmen, das einen Linienverkehr von und nach dem beteiligten Gaststaat betreibt, noch an den besichtigten Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen ein wirtschaftliches Interesse haben. Qualifizierte Besichtiger dürfen weder bei einer Nichtregierungsorganisation, die gesetzlich vorgeschriebene Überprüfungen oder Klassifikationsüberprüfungen durchführt oder für die betreffenden Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge Zeugnisse erteilt, beschäftigt sein noch in deren Auftrag arbeiten.
 6. Besichtiger, welche die vorgenannten Kriterien nicht erfüllen, sind ebenfalls zugelassen, wenn sie zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie 95/21/EG von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats für gesetzlich vorgeschriebene Überprüfungen oder Besichtigungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle eingesetzt wurden.
-