

Amtsblatt

der Europäischen Gemeinschaften

ISSN 0376-9461

C 246

40. Jahrgang

12. August 1997

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

Informationsnummer

Inhalt

Seite

I *Mitteilungen*

Rat

97/C 246/01

Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 30/97 vom 30. Juni 1997, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr

1

DE

1

I

(Mitteilungen)

RAT

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 30/97

vom Rat festgelegt am 30. Juni 1997

im Hinblick auf den Erlaß der Richtlinie 97/.../EG des Rates vom ... über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr

(97/C 246/01)

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) Die Gemeinschaftsmaßnahmen im Bereich des Seeverkehrs sollten auf eine Erhöhung der Sicherheit auf See abzielen.
- (2) Das Torremolinos-Protokoll zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 (nachstehend „Torremolinos-Protokoll“ genannt) wurde am 2. April 1993 verabschiedet.
- (3) Die gemeinschaftsweite Anwendung dieses Protokolls auf Fischereifahrzeuge, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen oder in den inneren Gewässer

ern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaats anlanden, wird die Sicherheit dieser Fahrzeuge verbessern, da die Einhaltung des vom Protokoll vorgeschriebenen Sicherheitsstandards in verschiedenen einzelstaatlichen Regelwerken noch nicht vorgeschrieben ist. Ein solcher gemeinsamer Sicherheitsstandard wird durch eine Harmonisierung der unterschiedlichen Sicherheitsanforderungen der einzelnen Mitgliedstaaten sicherstellen, daß der Wettbewerb bei Fischereifahrzeugen, die in demselben Gebiet im Einsatz sind, auf gleicher Grundlage stattfindet, ohne daß die Sicherheit geschmälert würde.

- (4) Insbesondere vor dem Hintergrund des Binnenmarkts ist ein Tätigwerden auf Gemeinschaftsebene das wirksamste Mittel, um bei Fischereifahrzeugen in der gesamten Gemeinschaft für einen gemeinsamen Sicherheitsstandard zu sorgen.
- (5) Eine Richtlinie des Rates ist hierfür die geeignete Rechtsform, da sie den Rahmen für eine einheitliche und verbindliche Anwendung der Sicherheitsanforderungen durch die Mitgliedstaaten vorgibt und gleichzeitig jedem Mitgliedstaat die Wahl der Form und der Mittel überläßt, die mit seiner innerstaatlichen Rechtsordnung am besten vereinbar sind.
- (6) Mehrere wichtige Kapitel des Protokolls gelten nur für Fischereifahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr. Würde der Geltungsbereich des Protokolls in der Gemeinschaft auf diese Fahrzeuge beschränkt, so entstünde eine Sicherheitslücke zwischen diesen Fahrzeugen und kleineren Fischereifahrzeugen mit einer Länge zwischen 24 und 45 Metern; dies würde eine Wettbewerbsverzerrung bewirken.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 292 vom 4. 10. 1996, S. 29.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 66 vom 3. 3. 1997, S. 31.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 24. April 1997 (ABl. Nr. C 150 vom 19. 5. 1997, S. 31), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 30. Juni 1997 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (7) In Artikel 3 Absatz 4 des Protokolls ist vorgesehen, daß die Vertragsparteien bestimmen, welche Regeln, für die eine Längenbegrenzung von über 24 Metern angegeben ist, insgesamt oder teilweise auf Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge angewendet werden sollten, deren Länge 24 Meter oder mehr beträgt, aber die vorgegebene Längenbegrenzung unterschreitet. Gemäß Artikel 3 Absatz 5 des Protokolls sollen sich die Vertragsparteien bemühen, für diese Fischereifahrzeuge, die in derselben Region im Einsatz sind, einheitliche Normen zu erstellen.
- (8) Zur Erhöhung der Sicherheit und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen muß das Ziel darin bestehen, die Sicherheitsbestimmungen dieser Richtlinie auf alle Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr anzuwenden, die in den Fischereizonen der Gemeinschaft im Einsatz sind, und zwar unabhängig davon, welche Flagge sie führen. Dieses Ziel muß für Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines Drittstaats, die in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaats anlanden, nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts erreicht werden.
- (9) Die einschlägigen Bestimmungen der im Rahmen der gemeinschaftlichen Sozialpolitik verabschiedeten Richtlinien des Rates müssen auch weiterhin gelten.
- (10) Aus allen diesen Gründen sollten die Mitgliedstaaten auf alle neuen und, soweit vorgeschrieben, auf alle vorhandenen Fischereifahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr die Bestimmungen der Anlage zum Torremolinos-Protokoll anwenden, wobei sie den einschlägigen Bestimmungen des Anhangs I dieser Richtlinie Rechnung tragen. Die Mitgliedstaaten sollten ferner die Bestimmungen der Kapitel IV, V, VII und IX der Anlage zum Torremolinos-Protokoll in der gemäß Anhang II dieser Richtlinie angepaßten Fassung auf alle neuen Fahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr, aber weniger als 24 Meter Länge, die ihre Flagge führen, anwenden.
- (11) Besondere Anforderungen, wie sie in Anhang III dargelegt sind, können aufgrund besonderer regionaler Gegebenheiten, wie z. B. geographische und klimatische Bedingungen, gerechtfertigt sein. Entsprechende Bestimmungen wurden für den Einsatz in der nördlichen bzw. südlichen Zone entwickelt.
- (12) Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit sollten Fahrzeuge unter der Flagge eines Mitgliedstaats den spezifischen Anforderungen des Anhangs IV genügen.
- (13) Fischereifahrzeugen unter der Flagge eines Drittstaats sollte es nicht gestattet sein, in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats eingesetzt zu werden oder ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaats anzulanden und somit mit Fahrzeugen unter der Flagge eines Mitgliedstaats in Wettbewerb zu treten, sofern ihr Flaggenstaat nicht bescheinigt hat, daß sie die technischen Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllen.
- (14) An Bord von Fischereifahrzeugen befindliche Schiffsausrüstung, die den Anforderungen der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung⁽¹⁾ entspricht, gilt automatisch als konform mit den besonderen Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie für eine solche Ausrüstung, da die Anforderungen der genannten Richtlinie mindestens denen des Torremolinos-Protokolls und der vorliegenden Richtlinie gleichwertig sind.
- (15) Die Mitgliedstaaten könnten örtliche Gegebenheiten antreffen, die die Anwendung spezifischer Sicherheitsmaßnahmen auf alle Fischereifahrzeuge, die in einem bestimmten Gebiet im Einsatz sind, rechtfertigen. Sie könnten es auch als angezeigt erachten, Ausnahmen von den Bestimmungen der Anlage zum Torremolinos-Protokoll oder gleichwertige Anforderungen festzulegen. Sie sollten — vorbehaltlich einer Kontrolle im Rahmen des Ausschußverfahrens — berechtigt sein, derartige Maßnahmen zu treffen.
- (16) Zur Zeit gibt es keine einheitlichen internationalen technischen Normen für die Festigkeit des Schiffskörpers, die Haupt- und Hilfsmaschinen oder die elektrischen und automatischen Anlagen von Fischereifahrzeugen. Derartige Normen könnten entsprechend den Regeln anerkannter Organisationen oder einzelstaatlicher Verwaltungen festgelegt werden.
- (17) Zur Kontrolle der tatsächlichen Umsetzung und Anwendung dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten Überprüfungen vornehmen und für Fischereifahrzeuge, die den besonderen Anforderungen dieser Richtlinie genügen, ein Übereinstimmungszeugnis ausstellen.
- (18) Im Interesse einer uneingeschränkten Anwendung dieser Richtlinie und in Übereinstimmung mit dem Verfahren gemäß Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls sollten Fischereifahrzeuge der Hafenstaatkontrolle unterliegen. Ein Mitgliedstaat kann gegebenenfalls an Bord von Fischereifahrzeugen von Drittländern, die sich in einem seiner Häfen befinden und weder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind noch ihren Fang in den Häfen eines Mitgliedstaats anlanden, Kontrollen vornehmen, um zu überprüfen, ob sie dem Protokoll entsprechen, sobald dieses in Kraft getreten ist.
- (19) Es ist erforderlich, daß ein Ausschuß aus Vertretern der Mitgliedstaaten die Kommission bei der Durch-

(¹) ABl. Nr. L 46 vom 17. 2. 1997, S. 25.

führung dieser Richtlinie unterstützt. Der Ausschuß, der mit Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EG 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⁽¹⁾, eingesetzt wurde, kann diese Aufgabe übernehmen.

- (20) Im Interesse einer einheitlichen Anwendung dieser Richtlinie können bestimmte Vorschriften im Rahmen dieses Ausschusses angepaßt werden, um einschlägigen internationalen Entwicklungen Rechnung zu tragen.
- (21) Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) sollte gemäß Artikel 3 Absatz 5 des Torremolinos-Protokolls über diese Richtlinie unterrichtet werden.
- (22) Um die uneingeschränkte Anwendung dieser Richtlinie sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten ein System von Sanktionen festlegen, die bei einem Verstoß gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Bestimmungen verhängt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

(1) Zweck dieser Richtlinie ist es, Sicherheitsbestimmungen für hochseetüchtige Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr festzulegen, und zwar sowohl für neue als auch, soweit die Anlage zum Torremolinos-Protokoll für diese gilt, für vorhandene Fahrzeuge, die

- die Flagge eines Mitgliedstaats führen und in der Gemeinschaft registriert sind oder
- in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder
- ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaats anlanden.

Diese Richtlinie gilt nicht für Wassersportfahrzeuge, die die Fangtätigkeit nicht gewerblich ausüben.

(2) Diese Richtlinie berührt nicht die Bestimmungen der Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am

Arbeitsplatz⁽²⁾ und die dazugehörigen Einzelrichtlinien, insbesondere nicht die Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen (13. Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG)⁽³⁾.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Fischereifahrzeug“ bzw. „Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
2. „neues Fischereifahrzeug“ ein Fischereifahrzeug, für das
 - a) am oder nach dem 1. Januar 1999 der Bau- oder Umbauftrag erteilt wird oder
 - b) der Bau- oder Umbauftrag vor dem 1. Januar 1999 erteilt worden ist und das frühestens drei Jahre nach diesem Zeitpunkt geliefert wird oder,
 - c) falls kein Bauauftrag vorliegt, am oder nach dem 1. Januar 1999
 - der Kiel gelegt wird,
 - der für ein bestimmtes Schiff erkennbare Bau begonnen wird oder
 - die Montage von mindestens 50 t oder von 1 v. H. des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
3. „vorhandenes Fischereifahrzeug“ ein Fischereifahrzeug, das kein neues Fischereifahrzeug ist;
4. „Torremolinos-Protokoll“ das Torremolinos-Protokoll von 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 zusammen mit dessen Änderungen;
5. „Zeugnis“ das Konformitätszeugnis, auf das in Artikel 6 Bezug genommen wird;
6. „Länge“, sofern nicht etwas anderes bestimmt ist, 96 v. H. der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v. H. der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, bzw., wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen mit Kielfall verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie;

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 247 vom 5. 10. 1993, S. 19. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/39/EG (AbI. Nr. L 196 vom 7. 8. 1996, S. 7).

⁽²⁾ ABl. Nr. L 183 vom 29. 6. 1989, S. 1.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 307 vom 13. 12. 1993, S. 1.

7. „im Einsatz“ mit dem Fang oder mit dem Fang und der Verarbeitung von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres beschäftigt, unbeschadet des Rechts auf friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer und der Freiheit der Schifffahrt in der ausschließlichen Wirtschaftszone von 200 Meilen;
8. „anerkannte Organisation“ eine Organisation, die gemäß Artikel 4 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 Sebehörden⁽¹⁾ anerkannt ist.

Artikel 3

Allgemeine Anforderungen

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß die Vorschriften der Anlage zum Torremolinos-Protokoll auf Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge angewendet werden, sofern in Anhang I dieser Richtlinie nichts anderes bestimmt ist.

Sofern in dieser Richtlinie nicht etwas anderes bestimmt ist, müssen vorhandene Fischereifahrzeuge den einschlägigen Bestimmungen der Anlage zum Torremolinos-Protokoll spätestens am 1. Juli 1999 genügen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Anforderungen der Kapitel IV, V, VII und IX der Anlage zum Torremolinos-Protokoll, die für Fahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr gelten, auch auf neue Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, die ihre Flagge führen, angewandt werden, sofern in Anhang II dieser Richtlinie nichts anderes bestimmt ist.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten jedoch, daß Fahrzeuge, die ihre Flagge führen und in bestimmten Gebieten im Einsatz sind, den Bestimmungen des Anhangs III für die betreffenden Gebiete genügen.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß Fahrzeuge, die ihre Flagge führen, den besonderen Sicherheitsanforderungen des Anhangs IV genügen.

(5) Die Mitgliedstaaten untersagen Fischereifahrzeugen unter der Flagge eines Drittstaats den Einsatz in ihren inneren Gewässern oder ihrem Küstenmeer oder die Anlandung ihres Fangs in ihren Häfen, es sei denn, die Verwaltung ihres Flaggenstaats hat ihnen bescheinigt, daß sie die Anforderungen der Absätze 1, 2, 3 und 4 sowie des Artikels 5 erfüllen.

(6) Schiffsausrüstung, die in Anhang A.1 der Richtlinie 96/98/EG aufgeführt ist und deren Anforderungen genügt, gilt, wenn sie in Erfüllung der Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie an Bord von Fischereifahrzeugen vorhanden ist, automatisch als konform mit diesen Bestimmungen, unabhängig davon, ob diese Bestimmun-

gen vorschreiben, daß die Ausrüstung zugelassen sein und Prüfungen ohne Beanstandungen seitens der Verwaltung des Flaggenstaats bestanden haben muß.

Artikel 4

Besondere Anforderungen, Befreiungen und gleichwertiger Ersatz

(1) Ist ein Mitgliedstaat oder eine Gruppe von Mitgliedstaaten der Auffassung, daß in bestimmten, durch besondere örtliche Gegebenheiten oder Schiffseigenheiten bedingten Situationen besondere Sicherheitsvorschriften für Fischereifahrzeuge, die in einem bestimmten Gebiet im Einsatz sind, notwendig sind, und ist die Notwendigkeit dafür erwiesen, kann dieser Mitgliedstaat bzw. diese Gruppe von Mitgliedstaaten nach dem Verfahren des Absatzes 4 solche besonderen Sicherheitsvorschriften erlassen, um den besonderen örtlichen Gegebenheiten, wie Art und klimatische Bedingungen der Gewässer, in denen diese Fahrzeuge im Einsatz sind, Länge der Fahrten oder Eigenheiten der Fahrzeuge, wie Baumaterial, Rechnung zu tragen.

Die erlassenen Vorschriften werden in Anhang III aufgenommen.

(2) Für den Erlass von Befreiungsvorschriften nach dem Verfahren des Absatzes 4 wenden die Mitgliedstaaten Regel 3 Absatz 3 des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll an.

(3) Die Mitgliedstaaten können nach dem Verfahren des Absatzes 4 Regelungen erlassen, die gemäß Regel 4 Absatz 1 des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll einen gleichwertigen Ersatz gestatten.

(4) Macht ein Mitgliedstaat von den Absätzen 1, 2 oder 3 Gebrauch, so gilt folgendes Verfahren:

- a) Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die von ihm geplanten Regelungen, einschließlich der Einzelheiten, die zur Bestätigung, daß der Sicherheitsstandard in ausreichender Weise aufrechterhalten bleibt, notwendig sind.
- b) Wird nach dem Verfahren des Artikels 9 innerhalb von sechs Monaten nach der Unterrichtung entschieden, daß die geplanten Regelungen nicht gerechtfertigt sind, so kann der betreffende Mitgliedstaat aufgefordert werden, die geplanten Maßnahmen zu ändern oder nicht zu erlassen.
- c) Die erlassenen Regelungen werden in den einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften aufgeführt und der Kommission mitgeteilt, die die übrigen Mitgliedstaaten über alle Einzelheiten unterrichtet.
- d) Die Regelungen müssen für alle Fischereifahrzeuge gelten, die unter den gleichen im einzelnen angegebenen Bedingungen im Einsatz sind, und zwar ohne Diskriminierung aufgrund der Flagge des Fischereifahrzeugs oder der Staatsangehörigkeit des Betreibers.

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

- e) Die Vorschriften nach Absatz 2 gelten nur so lange, wie das Fischereifahrzeug unter den im einzelnen angegebenen Bedingungen im Einsatz ist.

Artikel 5

Entwurfs-, Bau- und Instandhaltungsbestimmungen

Für Entwurf, Bau und Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen eines Fischereifahrzeugs sind die zum Bauzeitpunkt geltenden Bestimmungen maßgeblich, die von einer anerkannten Organisation für die Klassifizierung vorgegeben oder von einer Behörde angewendet werden.

Bei neuen Fischereifahrzeugen müssen die Bestimmungen mit den Verfahrensvorschriften und den Bedingungen des Artikels 14 Absatz 2 der Richtlinie 94/57/EG im Einklang stehen.

Artikel 6

Besichtigungen und Zeugnisse

(1) Die Mitgliedstaaten stellen Fischereifahrzeugen, die ihre Flagge führen und den Anforderungen der Artikel 3 und 5 genügen, ein Zeugnis über ihre Konformität mit dieser Richtlinie, zusätzlich ein Ausrüstungsverzeichnis und gegebenenfalls ein Ausnahmezeugnis aus. Das Konformitätszeugnis, das Ausrüstungsverzeichnis und das Ausnahmezeugnis müssen die in Anhang V festgelegte Form haben. Die Zeugnisse werden von der Verwaltung des Flaggenstaats oder einer in ihrem Auftrag handelnden anerkannten Organisation nach der erstmaligen Besichtigung ausgestellt, die von den ausschließlich zuständigen Besichtigern der Verwaltung des Flaggenstaats selbst oder denen einer anerkannten Organisation oder denen des Mitgliedstaats, der vom Flaggenstaat eine Genehmigung zur Durchführung von Besichtigungen erhalten hat, gemäß Regel 6 Absatz 1 Buchstabe a) des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll durchgeführt wird.

(2) Die Geltungsdauer der in Absatz 1 genannten Zeugnisse darf in Regel 11 des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll festgelegte Geltungsdauer nicht überschreiten. Das Konformitätszeugnis wird nach einer regelmäßigen Besichtigung gemäß Regel 6 des Kapitels 1 der Anlage zum Torremolinos-Protokoll erneuert.

Artikel 7

Kontrolle

(1) Bei Fischereifahrzeugen, die in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder einen Fang in dessen Häfen anlanden und die nicht Fischereifahrzeuge unter der Flagge dieses Mitgliedstaats sind, überprüft der Mitgliedstaat im Einklang mit Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls und ohne Diskriminierung aufgrund der Flagge des Fischereifahrzeugs oder der Staatsangehörigkeit des Betreibers, ob sie den Anforderungen dieser Richtlinie genügen.

(2) Bei Fischereifahrzeugen, die weder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind noch einen Fang in den Häfen eines Mitgliedstaats anlanden und die Flagge eines anderen Mitgliedstaats führen, überprüft der Mitgliedstaat, wenn sich diese Fischereifahrzeuge in seinen Häfen befinden, im Einklang mit Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls und ohne Diskriminierung aufgrund der Flagge des Fischereifahrzeugs oder der Staatsangehörigkeit des Betreibers, ob sie den Anforderungen dieser Richtlinie genügen.

(3) Bei Fischereifahrzeugen, die weder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind noch einen Fang in den Häfen eines Mitgliedstaats anlanden und die Flagge eines Drittstaats führen, überprüft der Mitgliedstaat, wenn sich diese Fischereifahrzeuge in seinen Häfen befinden, im Einklang mit Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls, ob sie den Anforderungen des Torremolinos-Protokolls genügen, sobald dieses in Kraft getreten ist.

Artikel 8

Anpassungen

Nach dem Verfahren des Artikels 9

- a) können Bestimmungen erlassen und aufgenommen werden, die sich auf folgendes beziehen:
 - eine harmonisierte Auslegung der Bestimmungen der Anlage zum Torremolinos-Protokoll, die in das Ermessen der Verwaltungen der einzelnen Vertragsparteien gestellt worden sind, soweit dies erforderlich ist, um ihre einheitliche Anwendung in der Gemeinschaft zu gewährleisten,
 - die Anwendung dieser Richtlinie, ohne ihren Geltungsbereich auszudehnen;
- b) können die Artikel 2, 3, 4, 6 und 7 dieser Richtlinie angepaßt und ihre Anhänge geändert werden, um den Änderungen des Torremolinos-Protokolls, die nach Erlaß dieser Richtlinie in Kraft treten, in dieser Richtlinie Rechnung zu tragen.

Artikel 9

Ausschuß

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuß unterstützt, der aufgrund des Artikels 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzt worden ist.

(2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gilt folgendes Verfahren:

- a) 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.

- b) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.
- c) 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 nach Ablauf einer Frist von acht Wochen, nachdem er befaßt wurde, keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

Artikel 10

Unterrichtung der IMO

Der Vorsitz des Rates und die Kommission unterrichten die Internationale Seeschifffahrts-Organisation über den Erlaß dieser Richtlinie und nehmen hierbei Bezug auf Artikel 3 Absatz 5 des Torremolinos-Protokolls.

Artikel 11

Sanktionen

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

Artikel 12

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Januar 1999 in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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 dieser Bezugnahme.

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

Artikel 13

Inkrafttreten

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

Artikel 14

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG I

ANPASSUNG VON BESTIMMUNGEN DER ANLAGE ZUM TORREMOLINOS-PROTOKOLL VON 1993 ZWECKS ANWENDUNG VON ARTIKEL 3 ABSATZ 1 DER RICHTLINIE .../EG DES RATES

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Regel 2: Begriffsbestimmungen

Die Begriffsbestimmung für „neues Fahrzeug“ unter Nummer 1 wird durch die Begriffsbestimmung für „neues Fischereifahrzeug“ in Artikel 2 der Richtlinie ersetzt.

KAPITEL V

Brandschutz, Feueranzeige, Feuerlöschung und Brandbekämpfung

Regel 2: Begriffsbestimmungen

Nummer 2 „Normal-Brandversuch“ wird in bezug auf die genormte Temperaturkurve am Ende wie folgt geändert:

„... Die genormte Zeit-Temperaturkurve wird durch eine gleichmäßige Kurve bestimmt, die durch folgende Punkte verläuft, die die Temperatur im Ofeninneren angeben:

Anfangstemperatur im Ofeninneren	20°C
Nach Ablauf der ersten 5 Minuten	576°C
Nach Ablauf der ersten 10 Minuten	679°C
Nach Ablauf der ersten 15 Minuten	738°C
Nach Ablauf der ersten 30 Minuten	841°C
Nach Ablauf der ersten 60 Minuten	945°C“.

KAPITEL VII

Rettungsmittel und -vorrichtungen

Regel 1: Anwendungsbereich

Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„Die Regeln 13 und 14 finden auch auf vorhandene Fischereifahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr Anwendung, sofern die Verwaltung die Durchführung der Vorschriften dieser Regeln bis zum 1. Februar 1999 zurückstellen kann.“

Regel 13: Funkrettungsmittel

Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„UKW-Sprechfunkgeräte (Senden/Empfangen), mit denen vorhandene Fahrzeuge ausgerüstet worden sind und die den von der Organisation angenommenen Leistungsnormen nicht entsprechen, können von der Verwaltung bis zum 1. Februar 1999 zugelassen werden, wenn sie nach Auffassung der Verwaltung zusammen mit zugelassenen UKW-Sprechfunkgeräten (Senden/Empfangen) verwendet werden können.“

KAPITEL IX

Funkverkehr

Regel 1: Anwendungsbereich

Nummer 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Bei vorhandenen Fahrzeugen kann die Verwaltung die Durchführung der Vorschriften jedoch bis zum 1. Februar 1999 zurückstellen.“

Regel 3: Befreiungen

Nummer 2 Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

„c) wenn das Fahrzeug vor dem 1. Februar 2001 auf Dauer außer Dienst gestellt wird.“

ANHANG II

ANPASSUNG VON BESTIMMUNGEN DER KAPITEL IV, V, VII UND IX DER ANLAGE ZUM TORREMOLINOS-PROTOKOLL VON 1993 GEMÄSS ARTIKEL 3 ABSATZ 4 DES PROTOKOLLS ZWECKS ANWENDUNG AUF NEUE FISCHEREIFAHRZEUGE VON 24 METER LÄNGE UND MEHR

KAPITEL IV

Maschinen und elektrische Anlagen sowie zeitweise unbesetzte Maschinenräume

Regel 1: Anwendungsbereich

Regel 1 erhält folgende Fassung:

„Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf neue Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr Anwendung.“

Regel 7: Verständigung zwischen Ruderhaus und Maschinenraum

Regel 7 wird wie folgt ergänzt:

„Zwischen . . . müssen zwei voneinander unabhängige Verständigungseinrichtungen bestehen, von denen eine ein Maschinentelegraph sein muß; bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge, bei denen die Antriebsmaschine unmittelbar vom Ruderhaus aus gefahren wird, kann die Verwaltung jedoch andere Verständigungseinrichtungen als Maschinentelegraphen zulassen.“

Regel 8: Überwachung der Antriebsmaschinen vom Ruderhaus aus

Nummer 1 Buchstabe d) wird wie folgt ergänzt:

„. . . oder vom Kontrollraum aus möglich sein. Bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge kann die Verwaltung zulassen, daß die Kontrollstation im Maschinenraum nur als Notstation dient, soweit angemessene Überwachung und Bedienung vom Ruderhaus aus möglich sind.“

Regel 16: Hauptstromquelle

Nummer 1 Buchstabe b) wird wie folgt ergänzt:

„. . ., wenn irgendeines der Aggregate abgestellt wird. Wird irgendeines der Aggregate auf einem Fahrzeug von weniger als 45 Meter Länge abgestellt, so braucht nur der Betrieb der für die Antriebsmaschinen und die Sicherheit des Fahrzeugs notwendigen Einrichtungen gesichert zu bleiben.“

Regel 17: Notstromquelle

Nummer 6 wird wie folgt ergänzt:

„Eine nach dieser Regel aufgestellte Akkumulatorenbatterie mit Ausnahme derjenigen Batterien, die auf Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge für den Funksender und -empfänger aufgestellt sind, ist in einem gut belüfteten Raum aufzustellen . . .“.

Regel 22: Alarmanlage

Nummer 2 Buchstabe a) wird wie folgt ergänzt:

„Die Alarmanlage . . . optisch anzuzeigen. Auf Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge kann die Verwaltung jedoch zulassen, daß die akustische und die optische Anzeige jedes einzelnen Alarms nur im Ruderhaus erfolgt.“

Nummer 2 Buchstabe b) wird wie folgt ergänzt:

„Auf Fahrzeugen von 45 Meter Länge und mehr muß die Alarmanlage über einen Wahlschalter eine Verbindung . . .“.

Nummer 2 Buchstabe c) wird wie folgt ergänzt:

„Bei Fahrzeugen von 45 Meter Länge und mehr muß ein Alarm für Ingenieure . . .“.

KAPITEL V

Brandschutz, Feueranzeige, Feuerlöschung und Brandbekämpfung*Regel 2: Begriffsbestimmungen*

Nummer 14 Buchstabe b) wird wie folgt geändert:

„... eine Gesamtleistung von mindestens 375 Kilowatt haben ...“.

Teil C

Der Titel erhält folgende Fassung:

„Teil C — Brandschutzmaßnahmen auf Fahrzeugen von 24 Meter Länge und mehr, aber weniger als 60 Meter Länge“.

Regel 35: Feuerlöschpumpen

Es wird folgende Nummer eingefügt:

„Unbeschadet der Vorschriften der Regel V/35 (Nummer 1) müssen stets zwei Feuerlöschpumpen vorhanden sein.“

Nummer 8 wird folgendermaßen ergänzt:

„... oder 25 m³/h, je nachdem, welches der größte dieser Werte ist.“

Regel 40: Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen

Nummer 1 Buchstabe a) wird wie folgt geändert:

„... Gesamtleistung von mindestens 375 Kilowatt ...“.

KAPITEL VII

Rettungsmittel und -vorrichtungen*Regel 1: Anwendungsbereich*

Nummer 1 wird wie folgt geändert:

„Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf neue Fahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr Anwendung.“

Regel 5: Zahl und Art der Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote

1. Der Beginn der Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„Fahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr, aber weniger als 75 Meter Länge müssen folgenden Vorschriften entsprechen: ...“.

2. Es wird eine neue Nummer 3a hinzugefügt:

„3a. Auf Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge müssen vorhanden sein:

- a) Überlebensfahrzeuge mit ausreichendem Gesamtfassungsvermögen für mindestens 200 % aller an Bord befindlichen Personen. Eine ausreichende Anzahl dieser Überlebensfahrzeuge für mindestens alle an Bord befindlichen Personen muß von jeder Seite des Fahrzeugs aus zu Wasser gelassen werden können;

und

- b) ein Bereitschaftsboot, sofern nicht die Verwaltung wegen der Größe und Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs, der in der Nähe verfügbaren Such- und Rettungseinrichtungen sowie Wetterwarnsysteme und wegen des Einsatzes des Fahrzeugs in Gebieten, die nicht von Schlechtwetter betroffen sind, oder wegen der jahreszeitbedingten Umstände des Einsatzes ein solches Boot für entbehrlich hält.“

3. Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„Anstatt die Anforderungen von Nummer 2 Buchstabe a), Nummer 3 Buchstabe a) und Nummer 3a Buchstabe a) zu erfüllen, können die Fahrzeuge . . .“.

Regel 10: Rettungsringe

1. Nummer 1 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:

„b) 6 Rettungsringe auf Fahrzeugen von weniger als 75, aber mindestens 45 Meter Länge;“.

2. Es wird folgender neuer Buchstabe c) an Nummer 1 angefügt:

„c) 4 Rettungsringe auf Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge.“

Regel 13: Funkrettungsmittel

Es wird eine folgende neue Nummer 1a eingefügt:

„1a. Bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge kann die Anzahl solcher Geräte jedoch auf zwei gesenkt werden, wenn die Verwaltung die Ausstattung mit drei solchen Geräten angesichts des Einsatzgebiets des Fahrzeugs und der Zahl der an Bord beschäftigten Personen als unnötig erachtet.“

Regel 14: Radartransponder

Regel 14 wird am Ende wie folgt ergänzt:

„. . . auf jedem Überlebensfahrzeug. Auf jedem Fahrzeug von weniger als 45 Meter Länge muß mindestens ein Radartransponder mitgeführt werden.“

KAPITEL IX

Funkverkehr

Regel 1: Anwendungsbereich

Nummer 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Soweit nicht etwas anderes bestimmt ist, findet dieses Kapitel auf neue Fahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr und auf vorhandene Fahrzeuge von 45 Meter Länge und mehr Anwendung.“

ANHANG III

REGIONALE UND LOKALE BESTIMMUNGEN (ARTIKEL 3 ABSATZ 3 UND ARTIKEL 4 ABSATZ 1)

A. „Nördliche“ Regionalbestimmungen

1. *Geltungsbereich*

Sofern nicht etwas anderes bestimmt ist, die Gewässer nördlich der auf der diesem Anhang beigefügten Karte dargestellten Grenze, mit Ausnahme der Ostsee. Diese Grenze wird gebildet durch die Breite 62° N von der Westküste Norwegens bis zur Länge 4° W, von dort an durch die Länge 4° W bis zur Breite 60° 30' N, daran anschließend durch die Breite 60° 30' N bis zur Länge 5° W, von dort an durch die Länge 5° W bis zur Breite 60° N, daran anschließend durch die Breite 60° N bis zur Länge 15° W, von dort an durch die Länge 15° W bis zur Breite 62° N, daran anschließend durch die Breite 62° N bis zur Länge 27° W, von dort an durch die Länge 27° W bis zur Breite 59° N und daran anschließend durch die Breite 59° N nach Westen.

2. *Begriffsbestimmungen*

„Schweres Treibeis“ bedeutet Treibeis, das mindestens acht Zehntel der Meeresoberfläche bedeckt.

3. *Zu Regel III/7 Nummer 1 (Betriebsbedingungen)*

Zusätzlich zu den besonderen Betriebsbedingungen nach Regel III/7 Nummer 1 sind folgende Betriebsbedingungen zu berücksichtigen:

- e) Die Betriebsbedingungen b), c) oder d) müssen je nachdem, welche von ihnen die niedrigsten Werte für die in den Stabilitätskriterien der Regel 2 enthaltenen Stabilitätsparameter aufweist, berechnet werden, wobei ein Eisansatz gemäß Regel III/8 zu berücksichtigen ist;
- f) bei Ringwadenfischereifahrzeugen: Auslaufen aus den Fanggründen mit Fanggeräten, ohne Fangladung und mit 30 % an Vorräten, Brennstoff usw., wobei ein Eisansatz gemäß Regel III/8 zu berücksichtigen ist.

4. *Zu Regel III/8 (Eisansatz)*

Die besonderen Anforderungen der Regel III/8 und die besonderen Hinweise in der Empfehlung 2 der Torremolinos-Konferenz sind innerhalb der betreffenden Region anzuwenden, d. h. auch außerhalb der Grenzen, die in der Karte eingetragen sind, welche der erwähnten Empfehlung beigefügt ist.

Ungeachtet der Regel III/8 Nummer 1 Buchstaben a) und b) ist in den Stabilitätsberechnungen für Fahrzeuge, die in dem Gebiet nördlich der Breite 63° N zwischen der Länge 28° W und der Länge 11° W im Einsatz sind, folgender Eisansatz zu berücksichtigen:

- a) 40 Kilogramm pro Quadratmeter der freiliegenden Wetterdecks und Landgangsstege,
- b) 10 Kilogramm pro Quadratmeter der Lateralflächen des Fahrzeugs oberhalb der Wasserlinie.

5. *Zu Regel VII/5 Nummer 2 Buchstabe b) und Nummer 3 Buchstabe b) (Zahl und Art der Überlebensfahrzeuge und der Bereitschaftsboote)*

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel VII/5 Nummer 2 Buchstabe b), Nummer 3 Buchstabe b) und Nummer 3a muß auf Fischereifahrzeugen, deren Schiffskörper nach den Vorschriften einer anerkannten Organisation gebaut wurde, beim Einsatz in Gewässern mit häufig auftretendem schwerem Treibeis nach der Regel II/1 Nummer 2 der Anlage zum Torremolinos-Übereinkommen von 1993 das nach Nummer 2 Buchstabe b), Nummer 3 Buchstabe b) oder Nummer 3a Buchstabe b) erforderliche Bereitschafts-/Rettungsboot zumindest teilweise abgedeckt sein (entsprechend der Regel VII/18) und ausreichendes Fassungsvermögen für alle an Bord befindlichen Personen bieten.

6. *Zu Regel VII/9 (Eintauchanzüge und Wärmeschutzhilfsmittel)*

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel VII/9 muß für jede Person an Bord ein zugelassener Eintauchanzug von ausreichender Größe vorhanden sein, der den Bestimmungen der Regel VII/25 einschließlich der zu dieser Regel getroffenen Maßnahmen entspricht, die in diesem Anhang unter Nummer A.8 aufgeführt sind.

7. *Zu Regel VII/14 (Radartransponder)*

In Ergänzung der Anforderungen des Kapitels VII Teil B muß auf jedem Rettungsboot, Bereitschaftsboot und Rettungsfloß ständig ein zugelassener Radartransponder zum Betrieb im 9-GHz-Band verfügbar sein.

8. *Zu Regel VII/25 (Eintauchanzüge)*

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel VII/25 müssen alle nach Nummer A.6 dieses Anhangs vorgeschriebenen Eintauchanzüge aus einem Stück bestehen und aus isolierendem Material hergestellt sein und auch den Anforderungen an die Schwimmfähigkeit nach Regel VII/24 Nummer 1 Buchstabe c) Ziffer i) genügen. Darüber hinaus müssen sie allen sonstigen Bestimmungen der Regel VII/25 genügen.

9. *Zu Regel X/3 Nummer 7 (Radaranlagen)*

Ungeachtet der Bestimmungen der Regel X/3 Nummer 7 müssen alle Fahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr mit einer Radaranlage ausgerüstet sein, die den Anforderungen der Verwaltung genügt. Die Radaranlage muß für den Betrieb im 9-GHz-Band geeignet sein.

10. *Zu Regel X/5 (Signalausrüstung)*

Zusätzlich zu den Bestimmungen der Regel X/5 müssen alle Fahrzeuge beim Einsatz in Gewässern, in denen Treibeis auftreten kann, mit wenigstens einem Scheinwerfer von mindestens 1 Lux, gemessen in einer Entfernung von 750 Metern, ausgerüstet sein.

B. „Südliche“ Regionalbestimmungen

1. *Geltungsbereich*

Das Mittelmeer und das vor der Küste Spaniens und Portugals liegende 20-Seemeilen-Gebiet der Sommerzone des Atlantischen Ozeans, wie sie in der „Karte der Zonen und jahreszeitlichen Gebiete“ in Anlage II zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966⁽¹⁾ in seiner geänderten Fassung festgelegt ist.

2. *Zu Regel VII/B/9 Nummer 1 (Eintauchanzüge)*

Unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Nummer 4 der Regel VII/9 wird am Ende der Nummer 1 folgender Satz hinzugefügt:

„Bei Fahrzeugen von weniger als 45 Meter Länge braucht die Zahl der Eintauchanzüge nicht größer als zwei zu sein.“

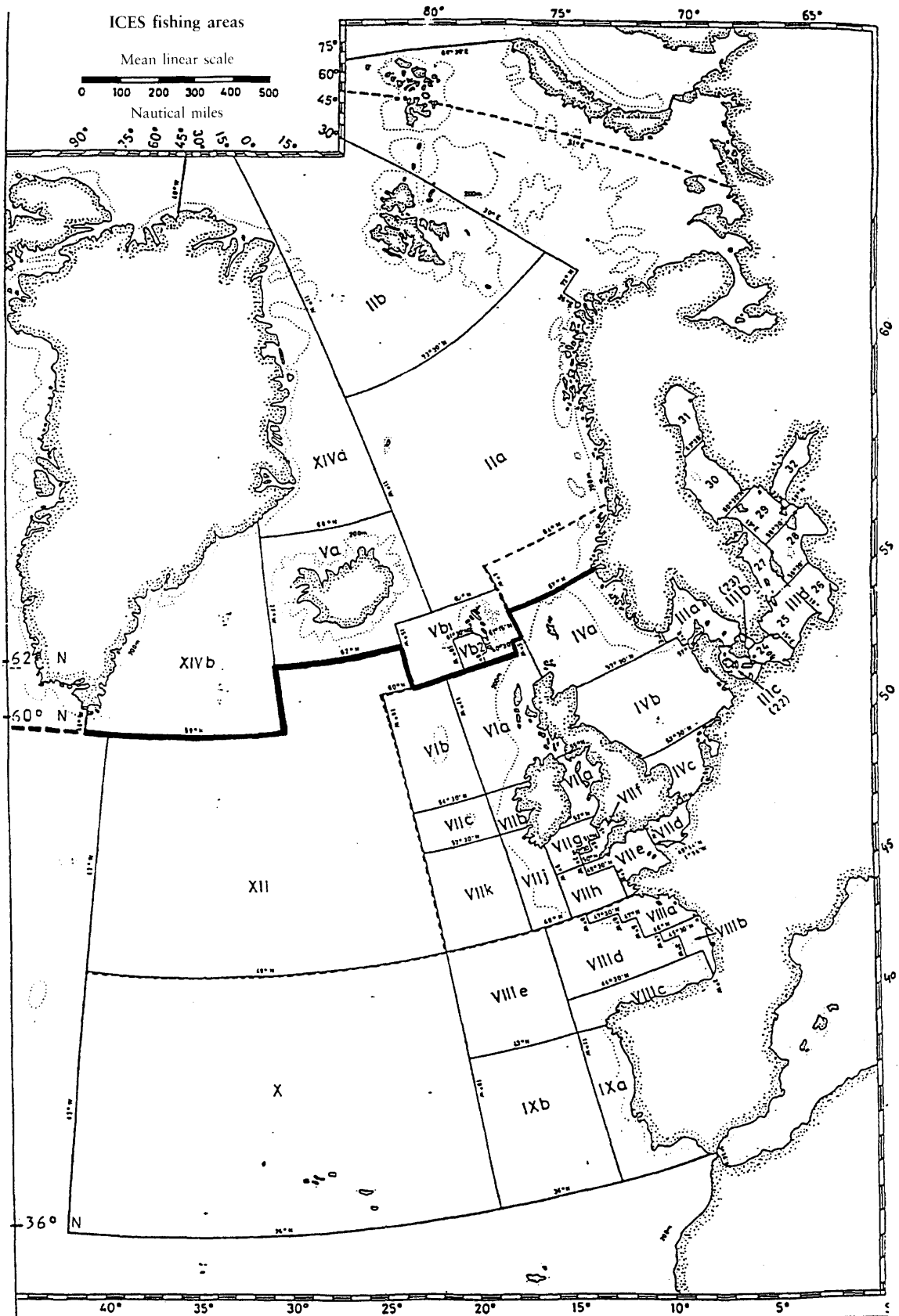
3. *Zu Regel IX/A/1 (Funkverkehr)*

Es wird eine neue Nummer 1a mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

„Dieses Kapitel gilt auch für neue Fahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr, sofern ihr Einsatzgebiet ausreichend durch Küstenstationen abgedeckt ist, die gemäß dem IMO-Masterplan betrieben werden.“

⁽¹⁾ Das Internationale Freibord-Übereinkommen wurde am 5. April 1966 von der Internationalen Freibord-Konferenz verabschiedet, die auf Einladung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation stattfand.

NÖRDLICHE REGION



ANHANG IV

BESONDERE SICHERHEITSANFORDERUNGEN (ARTIKEL 3 ABSATZ 4)

KAPITEL II

Bauart, Wasserdichtigkeit und Ausrüstung

Es werden folgende neue Regeln aufgenommen:

„*Regel 16:* Arbeitsdecks mit geschlossenem Aufbau

1. Die betreffenden Decks müssen über eine wirksame Kanalisation zur Entsorgung von Waschwasser und Fischereiabfällen verfügen.
2. Alle für Fangensätze benötigten Öffnungen müssen über Vorrichtungen verfügen, mit denen sie von einer Person rasch und wirksam geschlossen werden können.
3. Fänge, die zur Behandlung oder Verarbeitung auf diese Decks gebracht werden, müssen in einem Fangbehälter befördert werden. Diese Fangbehälter müssen den Anforderungen von Regel 11 in Kapitel III genügen. Es ist eine wirksame Kanalisation anzubringen. Die Arbeitsdecks müssen angemessen gegen das unbeabsichtigte Eindringen von Wasser geschützt sein.
4. Jedes der betreffenden Arbeitsdecks muß über mindestens zwei Ausgänge verfügen.
5. Die lichte Höhe über der Arbeitsfläche darf an keiner Stelle weniger als 2 Meter betragen.
6. Es muß ein fest eingebautes Belüftungssystem vorhanden sein, bei dem die Luft in jeder Stunde mindestens sechsmal erneuert wird.

Regel 17: Einsenkungsmarken

1. Alle Schiffe müssen an Heck und Bug über auf beiden Seiten angebrachte Einsenkungsmarken mit Dezimeterangaben verfügen.
2. Derartige Marken müssen so nahe wie möglich bei den Loten angebracht sein.

Regel 18: Tanks für Fische in tiefgekühltem oder gekühltem Meerwasser (RSW oder CSW)

1. Werden RSW-Tanks, CSW-Tanks oder ähnliche Tanks verwendet, so müssen diese mit einer gesonderten, fest eingebauten Vorrichtung zur Befüllung mit Meerwasser und zum Ablassen des Meerwassers versehen sein.
2. Werden derartige Tanks auch zur Beförderung von Trockenfracht verwendet, so müssen sie mit einem Bilgesystem versehen sein und über geeignete Vorrichtungen verfügen, mit denen das Eindringen von Wasser aus dem Bilgesystem in den Tank verhindert wird.“

KAPITEL III

Stabilität und Seetüchtigkeit

Regel 9: Krängungsversuch

Es wird folgende neue Nummer 4 aufgenommen:

- „4. Der Krängungsversuch und die Feststellung, daß die Anforderungen gemäß Regel III/9 Nummer 1 eingehalten worden sind, müssen mindestens alle 10 Jahre erfolgen.“

KAPITEL IV

Maschinen und elektrische Anlagen sowie zeitweise unbesetzte Maschinenräume

Regel 13: Rudermaschine

An Nummer 10 wird folgender Text angefügt:

„Handelt es sich um eine elektrische Stromquelle, so muß die Notstromquelle in der Lage sein, die Hilfsvorrichtungen zur Ruderaktivierung für einen Zeitraum von mindestens 10 Minuten zu versorgen.“

Regel 16: Hauptstromquelle

Es wird folgende neue Nummer 3 aufgenommen:

„3. Falls die Navigationslichter nur mit elektrischem Strom betrieben werden, so müssen sie über eine eigene getrennte Schalttafel versorgt werden, und es sind geeignete Vorkehrungen für die Überwachung der betreffenden Lichter zu treffen.“

Regel 17: Notstromquelle

Ungeachtet der Nummer 2 muß bei Schiffen von 45 Meter Länge und mehr die Notstromquelle in der Lage sein, die in der betreffenden Regel aufgeführten Einrichtungen für einen Zeitraum von mindestens 8 Stunden zu versorgen.

KAPITEL V

Brandschutz, Feueranzeige, Feuerlöschung und Brandbekämpfung

Regel 22: Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen

Ungeachtet der Bestimmungen dieser Regel müssen alle Maschinenräume der Gruppe A mit einem fest eingebauten Feuerlöschsystem versehen sein.

Regel 40: Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen

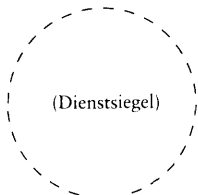
Ungeachtet der Bestimmungen dieser Regel müssen alle Maschinenräume der Gruppe A mit einem fest eingebauten Feuerlöschsystem versehen sein.

ANHANG V

FORM DES KONFORMITÄTSZEUGNISSSES, DES AUSNAHMEZEUGNISSSES UND DES AUSRÜSTUNGSVERZEICHNISSES

KONFORMITÄTSZEUGNIS

Dieses Zeugnis ist durch ein Ausrüstungsverzeichnis zu ergänzen.



(Dienstsigel)

(Staat)

für ein neues/vorhandenes⁽¹⁾ Fischereifahrzeug

ausgestellt nach den Bestimmungen de(r)(s)

.....
(Bezeichnung der Vorschrift(en) des Mitgliedstaates)

zur Bestätigung der Übereinstimmung des nachstehend genannten Fahrzeugs mit der Richtlinie 97/.../EG des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 m Länge und mehr

im Namen der Regierung von

.....
(vollständiger Name des Mitgliedstaats)

durch

.....
(vollständiger Name der zuständigen Organisation, die nach den Vorschriften der Richtlinie 94/57/EG des Rates anerkannt worden ist)

Name des Fahrzeugs	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Länge ⁽²⁾

Datum des Bauauftrags oder des Auftrags für einen größeren Umbau⁽³⁾:

Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand⁽³⁾:
.....

Datum der Lieferung oder der Beendigung des größeren Umbaus⁽³⁾:

⁽¹⁾ Gemäß den Begriffsbestimmungen in Artikel 2 Absätze 2 und 3. Nichtzutreffendes streichen.

⁽²⁾ Gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Absatz 7.

⁽³⁾ Gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Absatz 2.

(Rückseite des Zeugnisses)

Erstmalige Besichtigung

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT,

1. daß das Schiff in Übereinstimmung mit Regel I/6 Nummer 1 Buchstabe a) der Anlage zum Torremolinos-Protokoll von 1993 besichtigt worden ist;
2. daß die Besichtigung ergeben hat,
 1. daß das Fahrzeug den Anforderungen der Richtlinie 97/.. /EG des Rates voll entspricht und
 2. daß der höchstzulässige Betriebstiefgang für jeden Betriebszustand dieses Fahrzeugs in dem zugelassenen Stabilitätsbuch vom enthalten ist;
3. daß ein Ausnahmezeugnis ausgestellt/nicht ausgestellt⁽¹⁾ worden ist.

Dieses Zeugnis ist vorbehaltlich der Besichtigungen nach Regel I/6 Nummer 1 Buchstabe b) Ziffern ii) und iii) sowie Buchstabe c) bis zum gültig.

Ausgestellt in am
(Ort der Ausstellung) (Datum der Ausstellung)

.....
(Unterschrift des ausstellenden Bediensteten
und/oder
Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Bei Unterzeichnung des Zeugnisses ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt, von dem genannten Mitgliedstaat ordnungsgemäß zur Ausstellung dieses Zeugnisses ermächtigt worden zu sein.

.....
(Unterschrift)

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

(Nächste Seite des Zeugnisses)

Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses um eine Nachfrist, wenn Regel I/11 Nummer 1 Anwendung findet

Dieses Zeugnis wird nach Regel I/11 Nummer 1 bis zum als gültig anerkannt.

Unterschrift:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses bis zum Erreichen des Besichtigungshafens oder um eine Nachfrist, wenn Regel I/11 Nummer 2 oder Regel I/11 Nummer 4 Anwendung findet

Dieses Zeugnis wird nach Regel I/11 Nummer 2/Regel I/11 Nummer 4⁽¹⁾ bis zum als gültig anerkannt.

Unterschrift:
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der den Vermerk ausstellt)

Ort:

Datum:

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 12. Juli 1996 einen auf Artikel 84 Absatz 2 des Vertrags gestützten Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 m Länge und mehr vorgelegt⁽¹⁾.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 24. April 1997 abgegeben⁽²⁾. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 27. November 1996 Stellung genommen⁽³⁾.

Der Rat hat seinen gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 189c des Vertrags am 30. Juni 1997 festgelegt.

II. ZIEL DES VORSCHLAGS

Der Vorschlag zielt darauf ab, für Fischereifahrzeuge von 24 m Länge und mehr, die in Gemeinschaftsgewässern im Einsatz sind, eine harmonisierte Sicherheitsregelung wie folgt festzulegen:

- Anwendung der Bestimmungen des am 2. April 1993 angenommenen Torremolinos-Protokolls zum Internationalen Übereinkommen von 1977 über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen auf alle in der Gemeinschaft registrierten oder in Gemeinschaftsgewässern im Einsatz befindlichen Fischereifahrzeuge.

Der Anhang des Torremolinos-Protokolls enthält Bestimmungen zu folgenden Punkten: Anwendungsbereich, Befreiungen und gleichwertiger Ersatz, Überwachung und Zertifizierung von Fischereifahrzeugen (Kapitel I), Bauart und Ausrüstung (Kapitel II), Stabilität (Kapitel III), Maschinen und elektrische Anlagen (Kapitel IV), Brandschutz, Meldung und Bekämpfung von Bränden (Kapitel V), Schutz der Besatzung (Kapitel VI), Rettungsmittel (Kapitel VII), Vorgehen im Notfall (Kapitel VIII), Funkverkehr (Kapitel IX) und Navigationsausrüstung bei Fischereifahrzeugen (Kapitel X);

- Ausdehnung bestimmter Anforderungen des Torremolinos-Protokolls, die nur für Fahrzeuge mit einer Länge von 45 m oder mehr gelten, auf die nach dem 1. Januar 1999 gebauten Fischereifahrzeuge mit einer Länge zwischen 24 und 45 m;
- Festlegung von verschiedenen allgemeinen und regional geltenden Anforderungen, die über die Anforderungen des Torremolinos-Protokolls hinausgehen, wie z. B. die Anforderung, daß die Standards einer anerkannten Organisation (Klassifizierungsgesellschaft) oder die gleichwertigen Vorschriften der Verwaltungen der Mitgliedstaaten einzuhalten sind;
- Anwendung des Ausschußverfahrens, um zu harmonisierten Auslegungen der etwa 200 Vorschriften des Protokolls zu gelangen, in denen eine Ermessensentscheidung der zuständigen Behörden der Vertragsparteien vorgesehen ist.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Der gemeinsame Standpunkt des Rates entspricht weitgehend dem Vorschlag der Kommission.

Der Richtlinienentwurf gilt für Fischereifahrzeuge von 24 m Länge und mehr, die

- die Flagge eines Mitgliedstaats führen und in der Gemeinschaft registriert sind oder

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 292 vom 4. 10. 1996, S. 29.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 150 vom 19. 5. 1997, S. 31.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 66 vom 3. 3. 1997, S. 31.

- in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder
- ihren Fang in einem Hafen eines Mitgliedstaats anlanden (Artikel 1 und Artikel 3 Absatz 5).

Artikel 3 enthält die allgemeinen Anforderungen, denen diese Fischereifahrzeuge genügen müssen:

- Die Fischereifahrzeuge müssen dem Torremolinos-Protokoll genügen, sofern in Anhang I des Richtlinienentwurfs nichts anderes vorgesehen ist (Artikel 3 Absatz 1). In Anhang I werden im wesentlichen die Termine für die Anwendung bestimmter Vorschriften der Kapitel I, V, VII und IX des Anhangs zum Protokoll geändert.
- Neue Fischereifahrzeuge mit einer Länge zwischen 24 und 45 m müssen den Anforderungen der Kapitel IV, V, VII und IX des Protokolls genügen, die für Fahrzeuge mit einer Länge von 45 m oder mehr gelten (Artikel 3 Absatz 2). In Anhang II des Richtlinienentwurfs sind für diese Fahrzeuge jedoch bestimmte Erleichterungen vorgesehen.
- Fischereifahrzeuge, die in bestimmten Gebieten im Einsatz sind, müssen den in Anhang III der Richtlinie festgelegten regionalen und lokalen Bestimmungen für die betreffenden Gebiete („nördliche“ bzw. „südliche“ Regionalbestimmungen) genügen (Artikel 3 Absatz 3 sowie Anhang III).
- Die Fischereifahrzeuge müssen den zusätzlichen Sicherheitsanforderungen des Anhangs IV des Richtlinienentwurfs genügen (Artikel 3 Absatz 4).

Im Richtlinienentwurf ist jedoch auch die Möglichkeit vorgesehen, von den allgemeinen Regeln abzuweichen. Unter dem Vorbehalt des Ausschußverfahrens kann ein Mitgliedstaat oder eine Gruppe von Mitgliedstaaten folgende Maßnahmen bzw. Regelungen erlassen:

- besondere Sicherheitsvorschriften zusätzlich zu den in Anhang III dieser Richtlinie aufgeführten Vorschriften, um besonderen örtlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen (Artikel 4 Absatz 1);
- an bestimmte Bedingungen gebundene Freistellungen für Fischereifahrzeuge, die lediglich in Küstennähe im Einsatz sind (Artikel 4 Absatz 2);
- Regelungen, die für bestimmte Vorrichtungen, Materialien oder Geräte einen gleichwertigen Ersatz gestatten, dessen Wirksamkeit mindestens der in der Richtlinie geforderten entsprechen muß (Artikel 4 Absatz 3).

Im Richtlinienentwurf ist ferner vorgesehen, daß neue und vorhandene Fischereifahrzeuge den für Entwurf, Bau und Instandhaltung des Schiffskörpers der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen geltenden Bestimmungen anerkannter Organisationen oder den gleichwertigen Regeln entsprechen müssen, die von den nationalen Behörden verwendet werden (Artikel 5).

Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten Besichtigungen durchführen, um sicherzustellen, daß die Fischereifahrzeuge den Anforderungen dieses Richtlinienentwurfs genügen, und sie müssen Konformitätszeugnisse, Ausrüstungsverzeichnisse und Ausnahmezeugnisse in der in Anhang V festgelegten Form ausstellen und erneuern (Artikel 6). Um die uneingeschränkte Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten, unterliegen die Fischereifahrzeuge der Hafenstaatkontrolle im Einklang mit Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls (Artikel 7).

Im Rahmen des Ausschußverfahrens können Bestimmungen erlassen werden, unter anderem, um in der Gemeinschaft die harmonisierte Auslegung der Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls zu gewährleisten, die in das Ermessen der Verwaltungen gestellt worden sind (Artikel 8 und 9).

Schließlich müssen die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die aufgrund der Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften ein Sanktionssystem festlegen (Artikel 11).

IV. ÄNDERUNGEN DURCH DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

Das Europäische Parlament hat in seiner ersten Lesung am 24. April 1997 keinerlei Änderungen am Kommissionsvorschlag vorgenommen.

V. VOM RAT AM KOMMISSIONSVORSCHLAG VORGENOMMENE ÄNDERUNGEN

PRÄAMBEL

Der Rat hat die Präambel vollständig neu formuliert und dabei erheblich gekürzt, so daß die Erwägungsgründe nunmehr eine Begründung und Erläuterung der Richtlinie geben und nicht den Inhalt der Artikel wiederholen. Der Rat hat auch verschiedene Erwägungsgründe hinzugefügt, um neu eingefügten Bestimmungen Rechnung zu tragen.

VERFÜGENDER TEIL

Neben verschiedenen redaktionellen Änderungen zur Verbesserung des Aufbaus und der Lesbarkeit des Textes hat sich der Rat auf die folgenden Änderungen am Kommissionsvorschlag geeinigt:

Artikel 1 (Zweck)

In Anlehnung an die in internationalen Seerechtsvorschriften üblichen Bezeichnungen hat der Rat in Artikel 1 Absatz 1 sowie in allen anderen relevanten Artikeln den Ausdruck „Inlands- oder Hoheitsgewässer“ durch „innere Gewässer oder Küstenmeer“ ersetzt.

Der Rat hat ferner Wassersportfahrzeuge, die die Fangtätigkeiten nicht gewerblich ausüben, ausdrücklich aus dem Anwendungsbereich des Richtlinienentwurfs ausgeschlossen.

Artikel 2 (Begriffsbestimmungen)

Bei Nummer 1 („Fischereifahrzeug“ bzw. „Fahrzeug“) hat der Rat den von der Kommission vorgeschlagenen Text, der sich auf die Richtlinie 93/103/EG des Rates über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen stützte, durch einen breiter gefaßten Text ersetzt, der sich an Artikel 2 des Torremolinos-Protokolls anlehnt. Der Rat hat insbesondere die Formulierung „... zu gewerblichen Zwecken für den Fang ... ausgerüstet ist und verwendet wird“ durch folgende Formulierung ersetzt: „... für den Fang ... ausgerüstet oder hierzu gewerblich genutzt wird“; hiermit sollen folgende Fahrzeuge erfaßt werden:

- Fischereifahrzeuge, die Fanggeräte aufweisen, aber keiner Fangtätigkeit nachgehen, wie z. B. Fabrikschiffe, die ihre Fanggeräte nicht benutzen („ausgerüstet“);
- Fahrzeuge, die einer gewerblichen Fangtätigkeit nachgehen, ohne hierfür besonders ausgerüstet zu sein („gewerblich genutzt“).

Bei Nummer 2 („neues Fischereifahrzeug“) hat der Rat den Termin „1. Januar 1998“ durch „1. Januar 1999“ ersetzt, um der entsprechenden Änderung beim Termin für die Umsetzung dieser Richtlinie Rechnung zu tragen (siehe Artikel 12).

Bei Nummer 4 („Torremolinos-Protokoll“) hat der Rat die Verweise auf die verbindlichen IMO-Entschlüsse gestrichen, da diese Entschlüsse nicht Bestandteil des Protokolls sind.

Artikel 3 (Allgemeine Anforderungen)

In Absatz 1 hat der Rat den praktischen Problemen Rechnung getragen, die mit der Anpassung bestehender Fischereifahrzeuge an die Vorschriften des Richtlinienentwurfs verbunden sind, und hierzu für neue Fischereifahrzeuge einerseits und bestehende Fischereifahrzeuge andererseits unterschiedliche Anwendungszeitpunkte vorgesehen, nämlich den 1. Januar 1999 bzw. den 1. Juli 1999. Die in Anhang I der Richtlinie genannten früheren Termine müssen jedoch eingehalten werden („sofern nicht anderes bestimmt ist“), da die Einführung des weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS), das ab 1. Februar 1999 vorgeschrieben ist, nicht behindert werden soll.

Der Rat hat ferner einen neuen Absatz 4 sowie einen entsprechenden Anhang IV eingefügt, wonach Fischereifahrzeuge zusätzlichen besonderen Sicherheitsanforderungen genügen müssen. Diese zusätzlichen Anforderungen dienen der Erreichung des Hauptziels der Richtlinie, nämlich der Festlegung von gemeinschaftsweit einheitlichen möglichst hohen Sicherheitsstandards.

Artikel 4 (Besondere Anforderungen, Befreiungen und gleichwertiger Ersatz)

Aus gliederungstechnischen Gründen hat der Rat die vorgeschlagenen Artikel 4 (besondere Anforderungen), 5 (Befreiungen) und 6 (gleichwertiger Ersatz) in einem einzigen Artikel zusammengefaßt, da für alle diese Bestimmungen das gleiche Verfahren gilt (das nunmehr — redaktionell geringfügig überarbeitet — in Artikel 4 Absatz 4 enthalten ist).

In Absatz 1 (besondere Anforderungen) hat der Rat vorgesehen, daß auch eine „Gruppe von Mitgliedstaaten“ besondere lokal geltende Sicherheitsvorschriften erlassen kann, da die besonderen örtlichen Gegebenheiten möglicherweise nicht auf einen Mitgliedstaat allein beschränkt sind. Im Interesse der Klarheit hat der Rat die Beispiele besonderer örtlicher Gegebenheiten, die besondere Vorschriften rechtfertigen, um „klimatische Bedingungen“ ergänzt. Zur Wahrung des Ziels einer Festlegung von gemeinschaftsweit einheitlichen Sicherheitsstandards hat der Rat hinzugefügt, daß Mitgliedstaaten, die besondere lokal geltende Vorschriften erlassen wollen, die Notwendigkeit dafür eindeutig nachweisen müssen. Andererseits hat der Rat den Verweis auf die Vereinbarkeit mit den Grundsätzen des EG-Vertrags für den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr gestrichen, da das Gemeinschaftsrecht in jedem Fall eingehalten werden muß.

Artikel 5 (Entwurfs-, Bau- und Instandhaltungsbestimmungen; früher Artikel 7)

Der Rat hat sich dem Vorschlag der Kommission angeschlossen, wonach neue Fischereifahrzeuge den geltenden Bestimmungen einer „anerkannten Organisation“ im Sinne der Richtlinie 94/57/EG entsprechen müssen. Der Rat hat es jedoch abgelehnt, diese Bestimmung auf vorhandene Fischereifahrzeuge anzuwenden, da dies für vorhandene Fahrzeuge als zu kostspielig angesehen wurde. Statt dessen wurde vorgesehen, daß diese Fahrzeuge mindestens die zum Bauzeitpunkt geltenden Bestimmungen einhalten müssen, die von einer anerkannten Organisation vorgegeben oder von einer Behörde angewendet wurden.

Artikel 6 (Besichtigungen und Zeugnisse; früher Artikel 8)

Der Rat hat den die Erteilung von Zeugnissen und die Durchführung von Besichtigungen betreffenden Absatz 1 geringfügig geändert, um den Verfahren und Bestimmungen der Richtlinie 94/57/EG des Rates Rechnung zu tragen.

Artikel 7 (Kontrolle; früher Artikel 9)

Artikel 7 wurde vollständig umformuliert, um klarzustellen, ob sich die Kontrollen auf die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie oder des Torremolinos-Protokolls erstrecken sollten. Es wurden folgende Unterscheidungen getroffen:

- Besichtigung von Fahrzeugen unter der Flagge eines Mitgliedstaats und Besichtigung von Fahrzeugen unter der Flagge eines Drittlands;
- Besichtigung von Fahrzeugen, die in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind bzw. nicht im Einsatz sind oder ihren Fang in einem Gemeinschaftshafen anlanden.

Hierdurch wird sichergestellt, daß die in diesem Artikel vorgesehenen Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten mit ihren internationalen rechtlichen Verpflichtungen im Einklang stehen, insbesondere mit Artikel 4 des Torremolinos-Protokolls (in dem die Besichtigung von Fahrzeugen vorgesehen ist, wenn sich diese im Hafen einer anderen Vertragspartei befinden) und Artikel 17 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (das das Recht auf friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer vorsieht).

Artikel 8 (Anpassungen; früher Artikel 10)

Der Rat hat den vorgeschlagenen Artikel überarbeitet, da die dem Ausschuß eingeräumten Befugnisse seines Erachtens zu umfangreich waren und eindeutig über die in Artikel 155 vierter Gedankenstrich des Vertrags vorgesehenen Durchführungsbefugnisse hinausgingen. Daher hat der Rat folgende Änderungen vorgenommen:

- Die Überschrift dieses Artikels wurde von „Änderungen“ in „Anpassungen“ geändert.
- Der erste Gedankenstrich von Buchstabe a) wurde um den Passus „soweit dies erforderlich ist, um ihre einheitliche Anwendung in der Gemeinschaft zu gewährleisten“ ergänzt.
- Der zweite und dritte Gedankenstrich von Buchstabe a) wurden durch folgende Bestimmung ersetzt: „die Anwendung dieser Richtlinie, ohne ihren Geltungsbereich auszudehnen“.
- In Buchstabe b) wurden diejenigen Artikel ausdrücklich genannt, die im Wege des Ausschußverfahrens angepaßt werden können.

Artikel 9 (Ausschuß; früher Artikel 11)

In Anbetracht der Bedeutung der Aufgaben, die dem Ausschuß im Rahmen von Artikel 8 übertragen werden, hat der Rat das Verfahren des Beratenden Ausschusses in Absatz 2 durch das Verfahren des Regelungsausschusses Typ III a ersetzt. Die Überschrift des Artikels wurde entsprechend geändert.

Artikel 10 (Unterrichtung der IMO; früher Artikel 12)

Der Rat hat sich darauf verständigt, daß nicht nur die Kommission, sondern auch „der Vorsitz des Rates“ die IMO über den Erlaß dieser Richtlinie unterrichten wird, da die Gemeinschaft nicht Vertragspartei des Torremolinos-Protokolls ist.

Artikel 11 (Sanktionen; früher Artikel 13 Absatz 2)

Diese Bestimmung wurde in den neuen Artikel 11 übernommen, um sicherzustellen, daß sie von Artikel 12 Absatz 1 abgedeckt wird, wonach die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, einschließlich des Systems von Sanktionen, in Kraft setzen, um dieser Richtlinie nachzukommen.

Artikel 12 (Umsetzung; früher Artikel 13 Absätze 1 und 3)

Mit Blick auf den voraussichtlichen Termin für das Inkrafttreten der Richtlinie hat der Rat den Umsetzungstermin vom „1. Januar 1998“ durch „1. Januar 1999“ geändert.

ANHANG I

Bei Kapitel IX Regel 1 hat der Rat den ersten Satz von Nummer 1 gestrichen, da er mit dem Satz im Torremolinos-Protokoll identisch ist.

ANHANG II

In der Überschrift hat der Rat den Passus „aber weniger als 45 Meter Länge“ gestrichen, da Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 45 m das Torremolinos-Protokoll auf jeden Fall einhalten müssen.

Bei Kapitel V Teil C hat der Rat zur Erhöhung der Sicherheit zwei Änderungen der Regel 35 eingefügt.

Bei Kapitel VII Regel 13 hat der Rat die vorgeschlagene Änderung des Absatzes 2 gestrichen, da sie vorhandene Fahrzeuge betraf, während Anhang II ausschließlich für neue Fahrzeuge gilt. Darüber hinaus findet sich die gleiche Bestimmung bereits in Anhang I.

Aus dem gleichen Grund hat der Rat bei Kapitel IX den zweiten Satz der Regel 1 sowie die Anpassung der Regel 3 gestrichen.

ANHANG III

Bei den nördlichen Regionalbestimmungen in Teil A Nummer 1 hat der Rat den Geltungsbereich „die Gewässer nördlich der Breite 60° N mit Ausnahme der Ostsee“ durch eine detailliertere Definition ersetzt, die durch eine Karte zu Anhang III ergänzt wird, um so den geographischen Besonderheiten des betreffenden Gebiets Rechnung zu tragen.

Teil A Nummer 5 des Vorschlags, der Fischereifahrzeuge zur Mitführung einer satellitengestützten EPIRB auf jedem Rettungsboot, Bereitschaftsboot und Rettungsfloß verpflichtete, wurde als zu kostspielig eingestuft und daher gestrichen.

Der Rat war der Auffassung, daß ein Radartransponder zum Betrieb im 9-GHz-Band ausreicht, um das mit dieser Bestimmung angestrebte Ziel zu erreichen, nämlich die mögliche Lokalisierung aller im Wasser befindlichen Überlebensfahrzeuge durch die Rettungsdienste; daher wurde eine neue Nummer mit Bezug auf die Regel VII/14 eingefügt, wonach Rettungsboote, Bereitschaftsboote und Rettungsflöße mit einem Radartransponder ausgerüstet sein müssen.

Der Rat hat die vorgeschlagene Nummer 10 (Peilfunkausrüstung) gestrichen. Da sich Überlebensfahrzeuge bereits mit dem obengenannten Radartransponder ausfindig machen lassen, wäre die zusätzliche Anforderung der Nummer 10 für die Fischereifahrzeuge mit einem unnötigen finanziellen Aufwand verbunden, ohne daß hierdurch die Sicherheit erhöht würde.

Bei den südlichen Regionalbestimmungen in Teil B wurde die vorgeschlagene Nummer 3 (funktechnische Rettungsmittel für Fischereifahrzeuge von weniger als 45 m Länge) gestrichen, da sich diese Bestimmung bereits in Anhang II findet, der auch für die südlichen Gebiete gilt.

Die vorgeschlagene Nummer 5 des Teils B (Funkverkehr — Begriffsbestimmungen) wurde gestrichen, da der IMO-Masterplan möglicherweise nicht immer aktuell ist und die Ausrüstung von Fischereifahrzeugen nicht von der Einhaltung der Meldepflichten der Vertragsparteien gegenüber der IMO abhängig gemacht werden sollte.

ANHANG IV (neu)

Der Rat hat einen neuen Anhang IV eingefügt, wonach Fischereifahrzeuge zusätzlichen besonderen Sicherheitsanforderungen genügen müssen. Diese zusätzlichen Anforderungen dienen der Erreichung des Hauptziels der Richtlinie, nämlich der Festlegung von gemeinschaftsweit einheitlichen, möglichst hohen Sicherheitsstandards (siehe die obigen Anmerkungen zu Artikel 3 Absatz 4).
