

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I <i>Mitteilungen</i>	
	Rat	
1999/C 249/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 30/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Sokrates zwecks Beteiligung der Türkei	1
1999/C 249/02	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 31/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Jugend für Europa III zwecks Beteiligung der Türkei	4
1999/C 249/03	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 32/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen	7
1999/C 249/04	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 33/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind	17
1999/C 249/05	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 34/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern	25

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I <i>Mitteilungen</i>	
	Rat	
1999/C 249/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 30/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Sokrates zwecks Beteiligung der Türkei	1
1999/C 249/02	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 31/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Jugend für Europa III zwecks Beteiligung der Türkei	4
1999/C 249/03	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 32/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen	7
1999/C 249/04	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 33/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind	17
1999/C 249/05	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 34/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern	25

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I <i>Mitteilungen</i>	
	Rat	
1999/C 249/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 30/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Sokrates zwecks Beteiligung der Türkei	1
1999/C 249/02	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 31/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Jugend für Europa III zwecks Beteiligung der Türkei	4
1999/C 249/03	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 32/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen	7
1999/C 249/04	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 33/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind	17
1999/C 249/05	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 34/1999 vom 12. Juli 1999, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern	25

I

(Mitteilungen)

RAT

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 30/1999

vom Rat festgelegt am 12. Juli 1999

im Hinblick auf den Erlaß des Beschlusses Nr. .../1999/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Sokrates zwecks Beteiligung der Türkei

(1999/C 249/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

Beziehungen durch eine engere Zusammenarbeit in den Bereichen Bildung, Ausbildung und Jugend auszubauen.

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 149 und 150,

(4) Es ist mit beträchtlichen Zeitspannen zwischen der Änderung des Beschlusses über das genannte Programm, die Gegenstand des vorliegenden Beschlusses ist und die Beteiligung der Türkei ermöglicht, und dem Abschluß der Verhandlungen über die (insbesondere finanziellen) Modalitäten der Beteiligung der Türkei einerseits und zwischen dem Abschluß dieser Verhandlungen und der effektiven Beteiligung der Türkei andererseits zu rechnen.

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽³⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽⁴⁾,

(5) Dennoch stellt eine solche grundsätzliche Öffnung nicht nur ein offenkundiges Signal für die mehrmals wiederholte Bereitschaft der Europäischen Union zum Ausbau einer sektoriellen Zusammenarbeit mit diesem Land dar, sondern ermöglicht auch die Übernahme von Vorbereitungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen im Hinblick auf eine vollständige Beteiligung an dem Programm oder an dem künftigen Rahmenprogramm, das derzeit ausgearbeitet wird —

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Durch den Beschluß Nr. 819/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 1995 wurde das gemeinschaftliche Aktionsprogramm Sokrates⁽⁵⁾ aufgestellt, an dem die Türkei nicht teilnimmt.

(2) Die Türkei ist ein assoziiertes Land, dessen Bindungen zur Gemeinschaft durch die Vollendung der Zollunion wesentlich gestärkt wurden.

(3) Es erscheint angebracht, die im Rahmen der Zollunion eingerichteten wirtschaftlichen und handelspolitischen

BESCHLIESSEN:

Artikel 1

Artikel 7 Absatz 3 Satz 2 des Beschlusses Nr. 819/95/EG erhält folgende Fassung:

⁽¹⁾ ABl. C 186 vom 26.6.1996, S. 8.

⁽²⁾ ABl. C 158 vom 26.5.1997, S. 74.

⁽³⁾ Stellungnahme von 3. Juni 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. Februar 1999 (ABl. C 153 vom 1.6.1999, S. 19). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 12. Juli 1999 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁵⁾ ABl. L 87 vom 20.4.1995, S. 10.

„Dieses Programm steht Zypern, Malta und der Türkei auf der Grundlage zusätzlicher Mittel gemäß den mit diesen Ländern zu vereinbarenden Verfahren zur Teilnahme offen, wobei von den für die EFTA-Staaten geltenden Regeln ausgegangen wird und die Bestimmungen von Artikel 3 der geltenden Haushaltsordnung einzuhalten sind.“

Artikel 2

Dieser Beschluß sieht die frühestmögliche vollständige oder teilweise Beteiligung der Türkei am Programm Sokrates in seiner derzeitigen Form in dem Maße vor, wie die Verhandlungen es erlauben, sowie die Einleitung von Vorbereitungs- oder Sensibilisierungsmaßnahmen im Hinblick auf diese Beteiligung oder die Beteiligung im Rahmen des künftigen Rahmenprogramms (2000-2004).

Artikel 3

Das Ziel der Beteiligung der Türkei an dem genannten Programm ist es, einen echten Austausch zwischen den Jugendlichen beider Seiten und ihrem Betreuungspersonal zu ermöglichen, unter Respektierung ihrer sprachlichen, bildungsmäßigen und kulturellen Vielfalt gemäß Artikel 149 Absatz 1 des Vertrags sowie unter Wahrung der Rechte von Minderheiten.

Artikel 4

Das Europäische Parlament wird über die verschiedenen Maßnahmen zur Durchführung dieses Beschlusses auf dem laufenden gehalten.

Artikel 5

Dieser Beschluß tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am ...

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

...

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat am 14. Mai 1996 einen Vorschlag für einen Beschluß über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Sokrates zwecks Beteiligung der Türkei übermittelt⁽¹⁾. Der Vorschlag stützt sich auf die Artikel 149 und 150 des Vertrags.
2. Das Europäische Parlament hat am 25. Februar 1999 seine Stellungnahme abgegeben⁽²⁾. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 20. März 1997 seine Stellungnahme abgegeben⁽³⁾.
Der Ausschuß der Regionen hat am 3. Juni 1999 seine Stellungnahme abgegeben⁽⁴⁾.
3. Der Rat hat am 12. Juli 1999 gemäß Artikel 251 des Vertrags seinen gemeinsamen Standpunkt festgelegt.

II. ZIEL DES VORSCHLAGS

4. Ziel des Vorschlags ist die Beteiligung der Türkei am Programm Sokrates.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

5. Der Rat hat sich dem Vorschlag der Kommission angeschlossen.
6. Das Europäische Parlament hat in seiner Stellungnahme 6 Änderungen vorgeschlagen. Der Rat hat beschlossen, die Änderungen 1 bis 4 und die Änderung 6 vollständig anzunehmen. Die Änderung 5 konnte der Rat teilweise annehmen, hat jedoch beschlossen, den Verweis auf die Minderheiten zu ändern. Er ist nämlich wie die Kommission der Meinung, daß man der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Formulierung die Einrichtung besonderer Quoten entnehmen könnte.

⁽¹⁾ ABl. C 186 vom 26.6.1996, S. 8.

⁽²⁾ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

⁽³⁾ ABl. C 158 vom 26.5.1997, S. 74.

⁽⁴⁾ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 31/1999

vom Rat festgelegt am 12. Juli 1999

im Hinblick auf den Erlaß des Beschlusses Nr. .../1999/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Jugend für Europa III zwecks Beteiligung der Türkei

(1999/C 249/02)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

effektiven Beteiligung der Türkei andererseits zu rechnen.

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 149,

(5) Dennoch stellt eine solche grundsätzliche Öffnung nicht nur ein offenkundiges Signal für die mehrmals wiederholte Bereitschaft der Europäischen Union zum Ausbau einer sektoriellen Zusammenarbeit mit diesem Land dar, sondern ermöglicht auch die Übernahme von Vorbereitungs- oder Sensibilisierungsmaßnahmen im Hinblick auf eine vollständige Beteiligung an dem Programm oder an dem künftigen Rahmenprogramm, das derzeit ausgearbeitet wird —

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽³⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽⁴⁾,

BESCHLIESSEN:

in Erwägung nachstehender Gründe:

Artikel 1

(1) Durch den Beschluß Nr. 818/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 1995 wurde die dritte Phase des Programms „Jugend für Europa“⁽⁵⁾ angenommen, an dem die Türkei nicht teilnimmt.

Artikel 7 Absatz 4 Satz 2 des Beschlusses Nr. 818/95/EG erhält folgende Fassung:

(2) Die Türkei ist ein assoziiertes Land, dessen Bindungen zur Gemeinschaft durch die Vollendung der Zollunion wesentlich gestärkt wurden.

„Dieses Programm steht Zypern, Malta und der Türkei auf der Grundlage zusätzlicher Mittel gemäß den mit diesen Ländern zu vereinbarenden Verfahren zur Teilnahme offen, wobei von den für die EFTA-Staaten geltenden Regeln ausgegangen wird und die Bestimmungen von Artikel 3 der geltenden Haushaltsordnung einzuhalten sind.“

(3) Es erscheint angebracht, die im Rahmen der Zollunion eingerichteten wirtschaftlichen und handelspolitischen Beziehungen durch eine engere Zusammenarbeit in den Bereichen Bildung, Ausbildung und Jugend auszubauen.

Artikel 2

(4) Es ist mit beträchtlichen Zeitspannen zwischen der Änderung des Beschlusses über das genannte Programm, die Gegenstand des vorliegenden Beschlusses ist und die Beteiligung der Türkei ermöglicht, und dem Abschluß der Verhandlungen über die (insbesondere finanziellen) Modalitäten der Beteiligung der Türkei einerseits und zwischen dem Abschluß dieser Verhandlungen und der

Dieser Beschluß sieht die frühestmögliche vollständige oder teilweise Beteiligung der Türkei an dem Programm „Jugend für Europa“ in seiner derzeitigen Form in dem Maße vor, wie die Verhandlungen es erlauben, sowie die Einleitung von Vorbereitungs- oder Sensibilisierungsmaßnahmen im Hinblick auf diese Beteiligung oder die Beteiligung im Rahmen des künftigen Rahmenprogramms (2000-2004).

Artikel 3

⁽¹⁾ ABl. C 186 vom 26.6.1996, S. 9.

⁽²⁾ ABl. C 158 vom 26.5.1997, S. 74.

⁽³⁾ Stellungnahme von 3. Juni 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. Februar 1999 (AbI. C 153 vom 1.6.1999, S. 19). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 12. Juli 1999 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁵⁾ ABl. L 87 vom 20.4.1995, S. 1.

Das Ziel der Beteiligung der Türkei an dem genannten Programm ist es, einen echten Austausch zwischen den Jugendlichen beider Seiten und ihrem Betreuungspersonal zu ermöglichen, unter Respektierung ihrer sprachlichen, bildungsmäßigen und kulturellen Vielfalt gemäß Artikel 149 Absatz 1 des Vertrags sowie unter Wahrung der Rechte von Minderheiten.

Artikel 4

Geschehen zu Brüssel am ...

Das Europäische Parlament wird über die verschiedenen Maßnahmen zur Durchführung dieses Beschlusses auf dem laufenden gehalten.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Artikel 5

Dieser Beschluß tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

...

...

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat am 14. Mai 1996 einen Vorschlag für einen Beschluß über die Änderung des Grundbeschlusses über das Programm Jugend für Europa III zwecks Beteiligung der Türkei übermittelt⁽¹⁾. Der Vorschlag stützt sich auf Artikel 149 des Vertrags.
2. Das Europäische Parlament hat am 25. Februar 1999 seine Stellungnahme abgegeben⁽²⁾.
Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 20. März 1997 seine Stellungnahme abgegeben⁽³⁾.
Der Ausschuß der Regionen hat am 3. Juni 1999 seine Stellungnahme abgegeben⁽⁴⁾.
3. Der Rat hat am 12. Juli 1999 gemäß Artikel 251 des Vertrags seinen gemeinsamen Standpunkt festgelegt.

II. ZIEL DES VORSCHLAGS

4. Ziel des Vorschlags ist die Beteiligung der Türkei am Programm Jugend für Europa.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

5. Der Rat hat sich dem Vorschlag der Kommission angeschlossen.
6. Das Europäische Parlament hat in seiner Stellungnahme 6 Änderungen vorgeschlagen. Der Rat hat beschlossen, die Änderungen 7 bis 10 und die Änderung 12 vollständig anzunehmen. Die Änderung 11 konnte der Rat teilweise annehmen, er hat jedoch beschlossen, den Verweis auf die Minderheiten zu ändern. Er ist nämlich wie die Kommission der Meinung, daß man der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Formulierung die Einrichtung besonderer Quoten entnehmen könnte.

⁽¹⁾ ABl. C 186 vom 26.6.1996, S. 8.

⁽²⁾ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

⁽³⁾ ABl. C 158 vom 26.5.1997, S. 74.

⁽⁴⁾ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 32/1999**vom Rat festgelegt am 12. Juli 1999****im Hinblick auf den Erlaß der Richtlinie 1999/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen**

(1999/C 249/03)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Auf dem Gebiet der Sozialpolitik zielt die Gemeinschaft unter anderem auf die Verbesserung der Gesundheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer in ihrer Arbeitsumwelt ab.
- (2) Die Gemeinschaftstätigkeit auf dem Gebiet des Seeverkehrs zielt unter anderem darauf ab, die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten an Bord von Schiffen und die Sicherheit auf See zu verbessern sowie der durch Unfälle auf See verursachten Verschmutzung wirksamer vorzubeugen.
- (3) Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) hat auf ihrer vierundachtzigsten Tagung vom 8. bis 22. Oktober 1996 das Übereinkommen Nr. 180 der IAO über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe von 1996 (nachstehend „Übereinkommen Nr. 180 der IAO“ genannt) und das Protokoll von 1996 zu dem Übereinkommen über die Handelsschiffe (Mindestnormen) von 1976 (nachstehend „Protokoll zum Übereinkommen Nr. 147 der IAO“ genannt) angenommen.
- (4) Mit der gemäß Artikel 139 Absatz 2 des Vertrags verabschiedeten Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association (ECSA)) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten⁽⁴⁾ soll die genannte Vereinbarung vom 30. September 1998 (nachstehend

„Vereinbarung“ genannt) umgesetzt werden. Inhaltlich lehnt sich diese Vereinbarung an einige Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 180 der IAO an. Sie gilt für Seeleute auf allen Seeschiffen, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Schiffsregister eines Mitgliedstaats eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt eingesetzt werden.

- (5) Mit dieser Richtlinie sollen die auf das Übereinkommen Nr. 180 der IAO gestützten Bestimmungen der Richtlinie 1999/.../EG auf alle Schiffe – unabhängig von deren Flagge – angewendet werden, die einen Hafen der Gemeinschaft anlaufen, um alle Situationen, die eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit oder die Gesundheit der Seeleute darstellen, festzustellen und zu beseitigen. Die Richtlinie 1999/.../EG enthält allerdings Bestimmungen, die nicht im Übereinkommen Nr. 180 der IAO enthalten sind und daher nicht an Bord von Schiffen angewendet werden sollten, die nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führen.
- (6) Die Richtlinie 1999/.../EG gilt für Seeleute an Bord aller Seeschiffe, die im Schiffsregister eines Mitgliedstaats eingetragen sind. Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten, die Einhaltung aller Bestimmungen der Richtlinie 1999/.../EG auf den unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen zu überwachen.
- (7) Um die Sicherheit zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, müssen die Mitgliedstaaten die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 1999/.../EG durch alle Seeschiffe überprüfen können, die ihre Häfen anlaufen, unabhängig von dem Staat, in dem sie eingetragen sind.
- (8) Insbesondere darf Schiffen, die unter der Flagge eines Staates fahren, der nicht Vertragspartei des Übereinkommens Nr. 180 der IAO oder des Protokolls zum Übereinkommen Nr. 147 der IAO ist, keine günstigere Behandlung zuteil werden als Schiffen, die unter der Flagge eines Staates fahren, der Vertragspartei des Übereinkommens oder des Protokolls oder beider ist.
- (9) Für die Kontrolle der wirksamen Durchsetzung der Richtlinie 1999/.../EG müssen die Mitgliedstaaten Überprüfungen an Bord von Schiffen durchführen, insbesondere, wenn sie vom Kapitän, von einem Besatzungsmitglied oder von einer anderen Person oder Organisation mit berechtigtem Interesse am sicheren Schiffsbetrieb und an sicheren Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder an der Verhütung von Verschmutzung eine Beschwerde erhalten haben.

⁽¹⁾ ABl. C 43 vom 17.2.1999, S. 16.⁽²⁾ ABl. C 138 vom 18.5.1999, S. 33.⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. April 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 12. Juli 1999 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).⁽⁴⁾ ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33.

- (10) Zur Anwendung dieser Richtlinie können die Mitgliedstaaten auf eigene Initiative entsprechend den Bedürfnissen Besichtiger für Hafensaatkontrolle zur Ausführung von Überprüfungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, bestimmen.
- (11) Der Nachweis darüber, daß ein Schiff die Bestimmungen der Richtlinie 1999/.../EG nicht erfüllt, kann nach Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord und der Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute oder dann erbracht werden, wenn ein Besichtiger berechtigten Grund zu der Annahme hat, daß die Seeleute übermüdet sind.
- (12) Bestehen eindeutig sicherheits- oder gesundheitsgefährdende Bedingungen an Bord eines Schiffes, so kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hafen das Schiff eingelaufen ist, dem Schiff das Verlassen des Hafens so lange untersagen, bis die festgestellten Mängel beseitigt wurden oder die Mannschaft sich hinreichend ausgeruht hat.
- (13) Da die Richtlinie 1999/.../EG die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 180 der IAO wiedergibt, kann die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen jener Richtlinie auf Schiffen, die im Schiffsregister eines Drittstaats eingetragen sind, erst nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens erfolgen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck und Geltungsbereich

- (1) Mit dieser Richtlinie soll ein System geschaffen werden, mit dem die Einhaltung der Richtlinie 1999/.../EG durch Schiffe, die Häfen der Mitgliedstaaten anlaufen, überprüft und kontrolliert werden soll, um die Sicherheit auf See, die Arbeitsbedingungen und die Gesundheit und Sicherheit von Seeleuten an Bord von Schiffen zu verbessern.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, damit die Schiffe, die nicht in ihrem Gebiet registriert sind oder nicht unter ihrer Flagge fahren, die im Anhang der Richtlinie 1999/.../EG enthaltenen Paragraphen 1 bis 12 der Vereinbarung einhalten.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

- a) „Schiff“: ein Seeschiff in öffentlichem oder privatem Eigentum, das gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet wird. Fischereifahrzeuge fallen nicht unter diese Definition;

- b) „zuständige Behörde“: die von den Mitgliedstaaten zur Ausübung von Tätigkeiten im Rahmen dieser Richtlinie benannten Behörden;
- c) „Besichtiger“: ein öffentlicher Bediensteter oder eine andere Person, die von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ordnungsgemäß ermächtigt ist, die Arbeitsbedingungen an Bord zu überprüfen, und dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist;
- d) „Beschwerde“: jeder Hinweis oder Bericht eines Besatzungsmitglieds, einer Berufsorganisation, eines Verband, einer Gewerkschaft oder jedweder Person, die an der Sicherheit des Schiffes, insbesondere an der Sicherheit oder Gesundheit der Besatzungsmitglieder, interessiert ist.

Artikel 3

Übersendung von Berichten

Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 2 bereitet ein Mitgliedstaat, dessen Hafen freiwillig von einem Schiff auf dessen normaler Fahrt oder aus schiffsbetrieblichen Gründen angelaufen wird und der eine Beschwerde erhält, die er nicht für offensichtlich unbegründet hält, oder Beweise dafür hat, daß das Schiff nicht die Normen der Richtlinie 1999/.../EG erfüllt, einen Bericht vor, den er an die Regierung des Staates übermittelt, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist, und trifft, wenn eine Überprüfung gemäß Artikel 4 entsprechende Beweise erbringt, die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Bedingungen an Bord, die eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit der Besatzungsmitglieder darstellen, geändert werden.

Die Identität der beschwerdeführenden Person darf weder dem Kapitän noch dem Eigentümer des betroffenen Schiffes bekanntgegeben werden.

Artikel 4

Überprüfungen und gründlichere Überprüfungen

- (1) Wird eine Überprüfung durchgeführt, um Beweise dafür zu erhalten, daß ein Schiff die Anforderungen der Richtlinie 1999/.../EG nicht erfüllt, so stellt der Besichtiger fest, ob
- eine Übersicht, aus der die Arbeitsorganisation an Bord hervorgeht, gemäß dem in Anhang I enthaltenen Standardmuster oder einem anderen gleichwertigen Muster in der oder den auf dem Schiff gesprochenen Arbeitssprache(n) und in Englisch erstellt und an einem leicht zugänglichen Ort an Bord angeschlagen wurde;
 - Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute in der oder den auf dem Schiff gesprochenen Arbeitssprache(n) und in Englisch gemäß dem in Anhang II enthaltenen Standardmuster oder einem anderen gleichwertigen Muster an Bord geführt und aufbewahrt werden und nachweislich von der zuständigen Behörde des Staates, in dem das Schiff eingetragen ist, geprüft und bestätigt wurde.
- (2) Liegt eine Beschwerde vor oder gelangt der Besichtiger nach seinen eigenen Beobachtungen an Bord zu der Auffassung, daß die Seeleute übermüdet sein könnten, so führt der

Besichtiger gemäß Absatz 1 eine gründlichere Überprüfung durch, um festzustellen, ob die aufgezeichneten Arbeits- und Ruhezeiten den Normen der Richtlinie 1999/.../EG entsprechen und gebührend beachtet wurden, wobei andere Aufzeichnungen über den Betrieb des Schiffes zu berücksichtigen sind.

Artikel 5

Mängelbeseitigung

(1) Hat die Überprüfung oder die gründlichere Überprüfung ergeben, daß das Schiff nicht die Anforderungen der Richtlinie 1999/.../EG erfüllt, so trifft der Mitgliedstaat die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Bedingungen an Bord, die eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit oder die Gesundheit der Seeleute darstellen, geändert werden. Diese Maßnahmen können das Verbot beinhalten, den Hafen zu verlassen, solange die Mängel nicht beseitigt sind oder die Seeleute keine ausreichende Ruhezeit hatten.

(2) Gibt es klare Beweise dafür, daß das Wachpersonal für die erste Wache oder die darauffolgenden Wachen übermüdet ist, so stellt der Mitgliedstaat sicher, daß das Schiff den Hafen nicht verläßt, bis die festgestellten Mängel beseitigt sind oder die Seeleute eine ausreichende Ruhezeit hatten.

Artikel 6

Folgemaßnahmen

(1) Wird ein Schiff gemäß Artikel 5 festgehalten, unterrichtet die zuständige Behörde des Mitgliedstaats den Kapitän, den Schiffseigner oder -betreiber sowie die Verwaltung des Flaggenstaats oder des Staats, in dem das Schiff eingetragen ist, oder den Konsul oder, falls keine konsularische Vertretung erreichbar ist, die nächstgelegene diplomatische Vertretung dieses Staates über die Ergebnisse der Überprüfungen gemäß Artikel 4, die vom Besichtiger getroffenen Entscheidungen und, falls erforderlich, die zur Beseitigung der Mängel notwendigen Maßnahmen.

(2) Wird eine Überprüfung gemäß dieser Richtlinie vorgenommen, sind alle erdenklichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Aufhalten des Schiffes zu vermeiden. Tritt dieser Fall dennoch ein, so hat der Schiffseigner oder -betreiber Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens. In allen Fällen, in denen ein unangemessenes Aufhalten geltend gemacht wird, liegt die Beweislast beim Eigner oder Betreiber des Schiffes.

Artikel 7

Widerspruchsrecht

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

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

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

Artikel 8

Zusammenarbeit der Behörden

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um unter Bedingungen, die mit denen des Artikels 14 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⁾ vereinbar sind, eine Zusammenarbeit zwischen ihren zuständigen Behörden und den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten im Hinblick auf die wirksame Umsetzung der vorliegenden Richtlinie zu gewährleisten; sie unterrichten die Kommission von diesen Vorkehrungen.

(2) Die Informationen über die gemäß den Artikeln 4 und 5 ergriffenen Maßnahmen werden nach Modalitäten veröffentlicht, die den in Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 95/21/EG vorgesehenen Modalitäten entsprechen.

Artikel 9

Nichtbegünstigungsklausel

Bei der Überprüfung eines Schiffes, das unter der Flagge eines Staates fährt oder im Schiffsregister eines Staates eingetragen ist, der das Übereinkommen Nr. 180 der IAO oder das Protokoll zum Übereinkommen Nr. 147 der IAO nicht unterzeichnet hat, sorgen die Mitgliedstaaten ab Inkrafttreten des Übereinkommens und des Protokolls dafür, daß das Schiff und seine Besatzung nicht günstiger behandelt werden als Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, der Vertragspartei des Übereinkommens Nr. 180 der IAO oder des Protokolls zum Übereinkommen Nr. 147 der IAO oder beider ist.

Artikel 10

Schlußbestimmungen

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 30. Juni 2002 nachzukommen.

(2) 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.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten hiervon.

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

*Artikel 11***Schiffe aus Drittstaaten**

Für Schiffe, die nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren oder nicht im Schiffsregister eines Mitgliedstaats eingetragen sind, gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie erst ab dem Datum des Inkrafttretens des Übereinkommens Nr. 180 der IAO und des Protokolls zum Übereinkommen Nr. 147 der IAO.

*Artikel 12***Inkrafttreten**

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

*Artikel 13***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet

Geschehen zu Brüssel am ...

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

...

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

ANHANG I

STANDARDMUSTER FÜR DIE ÜBERSICHT ÜBER DIE ARBEITSORGANISATION AN BORD ⁽¹⁾

Name des Schiffs: _____ Flagge des Schiffs: _____ IMO-Nummer (falls vorhanden): _____ Letzte Aktualisierung der Übersicht: _____ () von () Seiten.

Die Höchstarbeitszeit und Mindestruhezeit unterliegen nachstehender Regelung: _____ (nationales Gesetz oder Verordnung), die dem Übereinkommen 180 der IAO über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe 1996 und allen gemäß diesem Übereinkommen eingetragenen oder genehmigten Tarifverträgen und dem Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (1978) in seiner geänderten Fassung (STCW) ⁽²⁾ entspricht.

Höchstarbeitszeit und Mindestruhezeit ⁽³⁾ _____

Sonstige Bestimmungen: _____

Dienstliche Stellung/Rang ⁽⁴⁾	Tägliche Regelarbeitszeit auf See		Tägliche Regelarbeitszeit im Hafen		Bemerkungen	Tägliche Gesamtarbeitszeit ⁽⁵⁾ (Std.)	
	Wachdienst (von ... bis ...)	Sonstige Pflichten (von ... bis ...) ⁽⁵⁾	Wachdienst (von ... bis ...)	Sonstige Pflichten (von ... bis ...)		Auf See	Im Hafen

Unterschrift des Kapitäns: _____

⁽¹⁾ Die in diesem Muster verwendeten Begriffe sind in der Arbeitssprache oder den Sprachen des Schiffes und in Englisch anzugeben.

⁽²⁾ Für Auszüge aus dem ILO-Übereinkommen 180 und dem STCW-Übereinkommen siehe folgende Seite.

⁽³⁾ Unzutreffendes streichen.

⁽⁴⁾ Hier sollten die gleichen wie die im Schiffsbesatzungszeugnis für diese dienstlichen Stellen/Ränge enthaltenen Begriffe verwendet werden.

⁽⁵⁾ Für das Wachpersonal können unter der Rubrik „Bemerkungen“ Angaben zu der voraussichtlich für außerplanmäßige Dienste abzuleistenden Stundenzahl eingetragen werden; diese Stunden sind in die Rubrik zur Angabe der täglichen Gesamtarbeitszeit aufzunehmen.

AUSWAHL VON TEXTEN AUS DEM IAO-ÜBEREINKOMMEN 180 UND DEM STCW-ÜBEREINKOMMEN

IAO-Übereinkommen 180

- Artikel 5 Absatz 1 Die Arbeits- oder Ruhezeiten haben folgenden Beschränkungen zu unterliegen: a) die Höchstarbeitszeit darf nicht überschreiten: i) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden, ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen oder b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten: i) zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden, und ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.
- Artikel 5 Absatz 2 Die Ruhezeit kann in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden haben muß, und der Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.
- Artikel 5 Absatz 6 Die Absätze 1 und 2 hindern das Mitglied nicht daran, eine innerstaatliche Gesetzgebung oder ein Verfahren anzunehmen, wonach die zuständige Stelle Gesamtarbeitsverträge genehmigen oder registrieren kann, die Ausnahmen von den festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen haben so weit wie möglich den festgelegten Normen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für wachegehende Seeleute oder Seeleute, die an Bord von Schiffen von kurzer Reisedauer arbeiten, Rechnung tragen.
- Artikel 7 Absatz 1 Die Bestimmungen dieses Übereinkommens sind nicht so auszulegen, als würde dadurch das Recht des Kapitäns eines Schiffes beeinträchtigt, von einem Seemann die Leistung der Arbeitszeiten zu verlangen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord oder der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Seenot befinden, erforderlich sind.
- Artikel 7 Absatz 3 Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation praktisch möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, daß alle Seeleute, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

STCW-Übereinkommen

Abschnitt A-VIII/1 des STCW-Codes (Normen)

1. Allen Personen, die als Wachoffiziere oder als Schiffsfleute, die Brückenwache gehen, zum Dienst eingeteilt sind, müssen während eines jeden Zeitraums von 24 Stunden mindestens 10 Stunden Ruhe zugestanden werden.
2. Die Ruhephasen dürfen in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen eine mindestens 6 Stunden umfassen muß.
3. Die Vorschriften bezüglich der in den Absätzen 1 und 2 festgelegten Ruhepausen brauchen im Notfall, bei Übungen oder unter sonstigen vordringlichen betrieblichen Bedingungen nicht eingehalten zu werden.
4. Ungeachtet der Vorschriften in den Absätzen 1 und 2 kann der Mindestzeitraum von 10 Stunden auf mindestens 6 aufeinanderfolgende Stunden reduziert werden, vorausgesetzt, daß sich eine solche Herabsetzung nicht über mehr als zwei Tage erstreckt und mindestens 70 Stunden Ruhe in jedem Zeitraum von sieben Tagen gewährleistet sind.
5. Die Verwaltungen müssen dafür Sorge tragen, daß Wachpläne an den Stellen angebracht werden, die leicht zugänglich sind.

Abschnitt B-VIII/1 des STCW-Codes (Anleitung)

3. Bei der Anwendung von Regel VIII/1 sollten die nachstehenden Gegebenheiten berücksichtigt werden:
 1. In den Vorschriften über die Verhütung von Ermüdung sollte sichergestellt werden, daß keine übermäßige oder unvernünftige Gesamtarbeitszeit geleistet wird. Insbesondere sollten die in Abschnitt VIII/1 aufgeführten Mindestruhepausen so ausgelegt werden, daß darunter nicht zu verstehen ist, daß die gesamte andere Zeit für Wachdienst oder andere Pflichten aufgewendet werden kann;
 2. die Häufigkeit und die Lage der Ruhepausen sowie die Gewährung von Ausgleichsurlaub sind wesentliche Faktoren, um zu verhindern, daß es zu zunehmender Ermüdung über einen längeren Zeitraum kommt;
 3. die Vorschriften für Schiffe, die sich auf kurzen Seereisen befinden, können variiert werden, vorausgesetzt, daß besondere Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden.

ANHANG II

STANDARDMUSTER FÜR DIE ÜBERSICHT ÜBER DIE ARBEITSZEITEN UND RUHEZEITEN VON SEELEUTEN ⁽¹⁾

Seite 1 von 2 Seiten

Name des Schiffs: _____ IMO-Nummer (falls vorhanden): _____ Flagge des Schiffs: _____

Seemann (vollständiger Name): _____ Dienstliche Stellung/Rang: _____

Monat und Jahr: _____ Wachmann ⁽²⁾: ja nein

Übersicht über die Arbeits-/ Ruhezeiten ⁽³⁾

Bitte kennzeichnen Sie die Arbeits- oder Ruhezeiten ggf. mit einem „X“ oder verwenden Sie eine durchgehende Pfeillinie.

BITTE FÜLLEN SIE DIE UMSTEHENDE TABELLE AUS

Für dieses Schiff gelten die nachstehenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und/oder Tarifverträge über die Begrenzung der Arbeitszeiten oder Mindestruhezeiten: _____

Ich bestätige, daß diese Übersicht die Arbeits- bzw. Ruhezeiten der betroffenen Seeleute korrekt wiedergibt.

Name des Kapitäns oder der vom Kapitän zur Unterzeichnung dieser Übersicht ermächtigten Person: _____

Unterschrift des Kapitäns oder der hierzu ermächtigten Person: _____ Unterschrift des Seemanns: _____

Dem Seemann ist eine Zweitschrift dieser Übersicht auszuhändigen.

Dieses Formular ist gemäß den von

_____ (Name der zuständigen Behörde)
aufgestellten Verfahren zu prüfen und zu bestätigen

⁽¹⁾ Die in dieser Mustertabelle enthaltenen Angaben sind in der Arbeitssprache oder den Sprachen des Schiffs und in Englisch zu machen.

⁽²⁾ Ggf. mit bestätigen.

⁽³⁾ Nichtzutreffendes streichen.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 25. November 1998 dem Europäischen Parlament und dem Rat den eingangs genannten Richtlinienvorschlag unterbreitet, der sich auf Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag (früherer Artikel 84 Absatz 2) stützt.
2. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 25. März 1999 dazu Stellung genommen.
3. Das Europäische Parlament hat am 14. April 1999 seine Stellungnahme in erster Lesung abgegeben. Er hat keinerlei Abänderungen zu dem Kommissionsvorschlag vorgeschlagen.
4. Am 10. Mai 1999, d.h. nach Inkrafttreten des Vertrags von Amsterdam, hat der Rat den Ausschuß der Regionen mit dem Dossier befaßt. Dieser teilte dem Rat mit Schreiben vom 25. Juni 1999 mit, daß die für dieses Dossier zuständige Fachkommission 5 (Sozialpolitik, öffentliche Gesundheit, Verbraucherschutz, Forschung, Fremdenverkehr) gemäß Artikel 39 ihrer Geschäftsordnung beschlossen hat, hierzu keine Stellungnahme auszuarbeiten.
5. Der Rat hat am 12. Juli 1999 gemäß Artikel 251 des Vertrags einen gemeinsamen Standpunkt zu dem Richtlinienvorschlag der Kommission angenommen.

II. ZIEL

Der Rat hat am 23. November 1993 die Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung verabschiedet. Eine Reihe von Sektoren und Tätigkeiten sind von dem Geltungsbereich dieser Richtlinien ausgeschlossen: der Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, die Seefischerei, andere Tätigkeiten auf See und die Tätigkeit von Ärzten in der Ausbildung.

Mit dieser Richtlinie sollen die auf das Übereinkommen Nr. 180 der IAO gestützten Bestimmungen der Richtlinie 1999/63/EG zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association (ECSA)) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in der Europäischen Union (FST)) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten auf alle Schiffe – unabhängig von ihrer Flagge –, die einen Hafen der Gemeinschaft anlaufen, angewendet werden, um alle Situationen, die eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit oder die Gesundheit der Seeleute darstellen, festzustellen und zu beseitigen.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

1. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Der Rat übernahm zwar das Konzept und die Ziele, die die Kommission vorgeschlagen hatte und denen sich das Europäische Parlament angeschlossen hatte, hielt aber einige geringfügige Änderungen – im wesentlichen redaktioneller Art – an dem Richtlinienvorschlag für erforderlich.

Mit diesen Änderungen verfolgt der Rat in erster Linie das Anliegen der Kohärenz mit anderen Texten, zu denen die Richtlinie 1999/63/EG, das Übereinkommen Nr. 180 der IAO und das Protokoll zum Übereinkommen Nr. 147 der IAO gehören.

2. ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Das Europäische Parlament hat keine Änderungen zu dem Kommissionsvorschlag vorgeschlagen.

3. ÄNDERUNGEN DES RATES AM GEÄNDERTEN VORSCHLAG DER KOMMISSION

(Sofern keine weitere Präzisierung erfolgt, beziehen sich die hinsichtlich der einzelnen Erwägungsgründe und Absätze angegebenen Nummern auf den gemeinsamen Standpunkt)

3.1. Anwendung der Richtlinie auf Schiffe aus Drittstaaten (Artikel 1 Absatz 2)

Der Rat hat Artikel 1 Absatz 2 dahingehend vereinfacht, daß die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen treffen, damit die in der Richtlinie 1999/63/EG enthaltenen Paragraphen 1 bis 12 der Vereinbarung an Bord von Schiffen, die nicht im Gebiet eines Mitgliedstaats registriert sind bzw. nicht unter der Flagge des Mitgliedstaats fahren, in dem die Kontrollen vorgenommen werden, eingehalten werden.

3.2. Begriffsbestimmung des Schiffs (Artikel 2)

Der Rat hat diese Begriffsbestimmung durch Übernahme der Begriffsbestimmung, die in der in die Richtlinie 1999/63/EG übernommenen Vereinbarung der Sozialpartner enthalten ist, geringfügig geändert.

3.3. Offensichtlich unbegründete Beschwerde und Geheimhaltung der Identität der beschwerdeführenden Person (Artikel 3)

Der Rat wünschte hier auszuführen, daß die Mitgliedstaaten nicht gehalten sind, unbegründete Beschwerden zu prüfen, und daß ferner die Identität der beschwerdeführenden Person nicht bekanntgegeben werden soll.

3.4. Mängelbeseitigung (Artikel 5 Absatz 2)

Der Rat hielt es für zweckmäßig, Absatz 1 durch Anfügung eines zweiten Absatzes zu ergänzen, der sich insbesondere auf das Wachpersonal bezieht.

3.5. Zusammenarbeit der Behörden (Artikel 8)

Der Rat wünschte hier eine Klarstellung des Absatzes 1, um eine bessere Abstimmung zwischen der in dieser Richtlinie vorgesehenen Zusammenarbeit der Behörden und anderen Texten wie der Richtlinie 95/21/EG des Rates zu gewährleisten.

3.6. Durchführungsfrist (Artikel 10)

Da die von der Kommission für die Durchführung dieser Richtlinie vorgeschlagene Frist, die am 30. Juni 2001 ablaufen sollte, nach Ansicht des Rates nicht ausreichte, um das Inkrafttreten des Übereinkommens Nr. 180 der IAO und des Protokolls zum Übereinkommen Nr. 147 der IAO zu gewährleisten, hat er in seinem gemeinsamen Standpunkt vorgesehen, daß die Durchführungsfrist am 30. Juni 2002 ablaufen soll.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 33/1999**vom Rat festgelegt am 12. Juli 1999****im Hinblick auf den Erlaß der Richtlinie 1999/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind**

(1999/C 249/04)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 137 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 137 des Vertrags unterstützt und ergänzt die Gemeinschaft die Tätigkeit der Mitgliedstaaten, um die Arbeitsumwelt zum Schutz der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer zu verbessern. Richtlinien, die auf der Grundlage dieses Artikels angenommen werden, sollten keine verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vorschreiben, die der Gründung und Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen entgegenstehen.
- (2) Die Richtlinien 93/104/EG des Rates vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung⁽⁴⁾ enthält Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeitszeitgestaltung im Hinblick auf tägliche Ruhezeiten, Ruhepausen, wöchentliche Ruhezeiten, wöchentliche Höchstarbeitszeit, Jahresurlaub sowie Aspekte der Nacht- und der Schichtarbeit und des Arbeitsrhythmus. Diese Richtlinie sollte aus den nachstehend aufgeführten Gründen geändert werden.
- (3) Die Bereiche des Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt, der Seefischerei, andere Tätigkeiten auf See und Tätigkeiten von Ärzten in der Ausbildung sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie 93/104/EG des Rates ausgenommen.

- (4) Die Kommission hat in ihrem Vorschlag vom 20. September 1990 keine Sektoren und Tätigkeitsbereiche von der Richtlinie 93/104/EG des Rates ausgeschlossen; ebensowenig hat das Europäische Parlament in seiner Stellungnahme vom 20. Februar 1991 derartige Ausnahmen akzeptiert.
- (5) Die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz sollte nicht aufgrund der Arbeit in einem bestimmten Sektor oder Tätigkeitsbereich geschützt werden, sondern aufgrund ihrer Stellung als Arbeitnehmer.
- (6) In bezug auf sektorbezogene Rechtsvorschriften für mobile Arbeitnehmer ist ein ergänzender und paralleler Ansatz für Bestimmungen über die Verkehrssicherheit und über die Gesundheit und Sicherheit der betreffenden Arbeitnehmer erforderlich.
- (7) Die besonderen Merkmale der Tätigkeiten auf See sowie der Tätigkeit von Ärzten in der Ausbildung sind zu berücksichtigen.
- (8) Der Schutz der Gesundheit und Sicherheit von mobilen Arbeitnehmern in den ausgeschlossenen Sektoren und Tätigkeitsbereichen sollte ebenfalls sichergestellt sein.
- (9) Die bestehenden Bestimmungen betreffend Jahresurlaub und Gesundheitsuntersuchungen für Nacht- und Schichtarbeit sollten auf mobile Arbeitnehmer in den ausgeschlossenen Sektoren und Tätigkeitsbereichen ausgedehnt werden.
- (10) Die bestehenden Bestimmungen über Arbeitszeit und Ruhezeiten müssen für mobile Arbeitnehmer in den ausgeschlossenen Sektoren und Tätigkeitsbereichen angepaßt werden.
- (11) Alle Arbeitnehmer sollten angemessene Ruhezeiten erhalten. Der Begriff „Ruhezeit“ muß in Zeiteinheiten ausgedrückt werden, d.h. in Tagen, Stunden und/oder Teilen davon.
- (12) Eine europäische Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten wird gerade gemäß Artikel 139 Absatz 2 des Vertrags durch eine Richtlinie des Rates⁽⁵⁾ auf Vorschlag der Kommission in Kraft gesetzt.

⁽¹⁾ ABl. C 43 vom 17.2.1999, S. 1.⁽²⁾ ABl. C 138 vom 18.5.1999, S. 33.⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. April 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 12. Juli 1999 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).⁽⁴⁾ ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18.⁽⁵⁾ Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association (ECSA)) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaft in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (AbL. L 167 vom 2.7.1999, S. 33).

Daher sollten die Bestimmungen dieser Richtlinie nicht für Seeleute gelten.

- (13) Im Falle jener „am Ertrag beteiligten Fischern“, die in einem Arbeitsverhältnis stehen, ist es Aufgabe der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 7 der Richtlinie 93/104/EG des Rates die Bedingungen für das Recht auf und die Gewährung von Jahresurlaub einschließlich der Regelungen für die Bezahlung festzulegen.
- (14) Die spezifischen Vorschriften anderer gemeinschaftlicher Rechtsakte über zum Beispiel Ruhezeiten, Arbeitszeit, Jahresurlaub und Nacharbeit bestimmter Gruppen von Arbeitnehmern sollten Vorrang vor den Bestimmungen der Richtlinie 93/104/EG des Rates in ihrer durch diese Richtlinie geänderten Fassung haben.
- (15) Im Hinblick auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften sollte die Bestimmung zur sonntäglichen Ruhezeit gestrichen werden.
- (16) Der Gerichtshof hat in seinem Urteil in der Rechtssache C-84/94⁽¹⁾, Vereinigtes Königreich/Rat, für Recht erkannt, daß die Richtlinie 93/104/EG des Rates in Einklang mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit nach Artikel 5 des Vertrags steht; es besteht kein Grund zu der Annahme, daß dieses Urteil nicht auf vergleichbare Regeln betreffend eine Reihe von Aspekten der Gestaltung der Arbeitszeit in aus geschlossenen Sektoren und Tätigkeitsbereichen anwendbar ist

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 93/104/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Diese Richtlinie gilt unbeschadet ihrer Artikel 14 und 17 für alle privaten oder öffentlichen Tätigkeitsbereiche im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 89/391/EWG.“

Diese Richtlinie gilt unbeschadet des Artikels 2 Nummer 8 nicht für Seeleute gemäß der Definition in der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association (ECSA)) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) (*) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten.

(*) ABl. L 169 vom 2.7.1999, S. 33.“

⁽¹⁾ Slg. 1996, S. I-5755.

2. Dem Artikel 2 werden folgende Nummern angefügt:

- „7. ‚Mobiler Arbeitnehmer‘: jeder Arbeitnehmer, der als Mitglied des fahrenden oder fliegenden Personals im Dienste eines Unternehmens beschäftigt ist, daß gewerblich oder auf eigene Rechnung Personen oder Güter im Straßen- oder Luftverkehr oder in der Binnenschifffahrt befördert.
8. ‚Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen‘: Tätigkeiten, die größtenteils auf oder von einer Offshore-Plattform (einschließlich Bohrplattformen) aus direkt oder indirekt im Zusammenhang mit der Exploration, Erschließung oder wirtschaftlichen Nutzung mineralischer Ressourcen einschließlich Kohlenwasserstoffe durchgeführt werden, sowie Tauchen im Zusammenhang mit derartigen Tätigkeiten, entweder von einer Offshore-Anlage oder von einem Schiff aus.
9. ‚Ausreichende Ruhezeiten‘: die Arbeitnehmer müssen über regelmäßige und ausreichend lange und kontinuierliche Ruhezeiten verfügen, deren Dauer in Zeiteinheiten angegeben wird, damit sichergestellt ist, daß sie nicht wegen Übermüdung oder wegen eines unregelmäßigen Arbeitsrhythmus sich selbst, ihre Kollegen oder sonstige Personen verletzen und weder kurzfristig noch langfristig ihre Gesundheit schädigen.“

3. In Artikel 5 wird der folgende Absatz gestrichen:

„Die Mindestruhezeit gemäß Absatz 1 schließt grundsätzlich den Sonntag ein.“

4. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Spezifischere Gemeinschaftsvorschriften

Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten nicht, soweit andere Gemeinschaftsinstrumente spezifischere Vorschriften über die Arbeitszeitgestaltung für bestimmte Beschäftigungen oder berufliche Tätigkeiten enthalten.“

5. Artikel 17 Absatz 2 Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16:

- a) bei Tätigkeiten, die durch eine Entfernung zwischen dem Arbeitsplatz und dem Wohnsitz des Arbeitnehmers oder durch eine Entfernung zwischen verschiedenen Arbeitsplätzen des Arbeitnehmers gekennzeichnet sind, insbesondere bei Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen;
- b) für den Wach- und Schließdienst sowie die Dienstbereitschaft, die durch die Notwendigkeit gekennzeichnet sind, den Schutz von Sachen und Personen zu gewährleisten, und zwar insbesondere in bezug auf Wachpersonal oder Hausmeister oder Wach- und Schließunternehmen;
- c) bei Tätigkeiten, die dadurch gekennzeichnet sind, daß die Kontinuität des Dienstes oder der Produktion gewährleistet sein muß, und zwar insbesondere bei

- i) Aufnahme-, Behandlungs- und/oder Pflegediensten von Krankenhäusern oder ähnlichen Einrichtungen, einschließlich der Tätigkeiten von Ärzten in der Ausbildung, Heimen sowie Gefängnissen,
 - ii) Hafен- und Flughafenpersonal,
 - iii) Presse-, Rundfunk-, Fernsehdiensten oder kinematographischer Produktion, Post oder Telekommunikation, Ambulanz-, Feuerwehr- oder Katastrophenschutzdiensten,
 - iv) Gas-, Wasser- oder Stromversorgungsbetrieben, Hausmüllabfuhr oder Verbrennungsanlagen,
 - v) Industriezweigen, in denen der Arbeitsprozeß aus technischen Gründen nicht unterbrochen werden kann,
 - vi) Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten,
 - vii) landwirtschaftlichen Tätigkeiten,
 - viii) im regelmäßigen innerstädtischen Personenverkehr beschäftigten Arbeitnehmern, die von Artikel 17a nicht erfaßt werden;
- d) im Falle eines vorhersehbaren übermäßigen Arbeitsanfalls, insbesondere
- i) in der Landwirtschaft,
 - ii) im Fremdenverkehr,
 - iii) im Postdienst;
- e) im Falle von Eisenbahnpersonal
- i) bei nichtständigen Tätigkeiten;
 - ii) bei Beschäftigten, die ihre Arbeitszeit in Zügen verbringen; oder
 - iii) bei Tätigkeiten, die an Fahrpläne gebunden sind und die die Kontinuität und Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs sicherstellen;“.

6. Dem Artikel 17 Absatz 2 wird folgende Nummer angefügt:

„2.4. von den Artikeln 6 und 16 Nummer 2 bei Ärzten in der Ausbildung:

- a) von Artikel 6 für eine Übergangszeit von neun Jahren ab dem ... (*). Im Rahmen dieser Abweichung

- i) stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß die Zahl der Wochenarbeitsstunden keinesfalls einen Durchschnitt von 60 während der ersten drei Jahre der Übergangszeit, von 56 während der folgenden drei Jahre und von 52 während der verbleibenden drei Jahre übersteigt.
- ii) konsultiert der Arbeitgeber rechtzeitig die Arbeitnehmervertreter, um – soweit wie möglich – eine Vereinbarung über die Regelung zu erreichen, die während der Übergangszeit anzuwenden sind. Innerhalb der unter Ziffer i) festgelegten Grenzen kann eine derartige Vereinbarung sich auf folgendes erstrecken:
 - die durchschnittliche Zahl der Wochenarbeitsstunden während der Übergangszeit und
 - Maßnahmen, die zur Verringerung der Wochenarbeitszeit auf einen Durchschnitt von 48 Stunden bis zum Ende der Übergangszeit zu treffen sind,
- b) von Artikel 16 Nummer 2, vorausgesetzt, daß der Bezugszeitraum während des ersten Teils der unter Buchstabe a) festgelegten Übergangszeit zwölf Monate und danach sechs Monate nicht übersteigt.“

7. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 17a

Mobile Arbeitnehmer und Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen

(1) Die Artikel 3, 4, 5 und 8 gelten nicht für mobile Arbeitnehmer.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen jedoch die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, daß die mobilen Arbeitnehmer – außer unter den in Artikel 17 Absatz 2 Nummer 2.2 vorgesehenen Bedingungen – Anspruch auf ausreichende Ruhezeiten haben.

(3) Vorbehaltlich der Einhaltung der allgemeinen Grundsätze der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer können die Mitgliedstaaten aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen den in Artikel 16 Nummer 2 genannten Bezugszeitraum für mobile Arbeitnehmer und für Arbeitnehmer, die hauptsächlich Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen ausüben, auf 12 Monate ausdehnen.

Artikel 17b

Arbeitnehmer an Bord von Hochsee-Fischereifahrzeugen

(1) Die Artikel 3, 4, 5, 6 und 8 gelten für Arbeitnehmer an Bord von Hochsee-Fischereifahrzeugen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren.

(*) Vier Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens der Richtlinie 1999/.../EG.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen jedoch die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, daß jeder Arbeitnehmer an Bord von Hochsee-Fischereifahrzeugen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, Anspruch auf eine ausreichende Ruhezeit hat.

(3) Innerhalb der in den Absätzen 4 und 5 angegebenen Grenzen treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, daß unter Berücksichtigung der Notwendigkeit der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der betroffenen Arbeitnehmer

- a) die Arbeitsstunden auf eine Höchstarbeitszeit beschränkt werden, die in einem gegebenen Zeitraum nicht überschritten werden darf, oder
- b) eine Mindestruhezeit in einem gegebenen Zeitraum gewährleistet ist.

Die Höchstarbeits- oder Mindestruhezeit wird durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften, durch Tarifverträge oder durch Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern festgelegt.

(4) Für die Arbeits- oder Ruhezeiten gelten folgende Beschränkungen:

- a) die Höchstarbeitszeit darf nicht überschreiten:
 - i) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
 - ii) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen,
 oder
- b) die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:
 - i) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
 - ii) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

(5) Die Ruhezeit kann in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden haben muß; der Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.

(6) In Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer können die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen sowie Tarifverträge oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern vorsehen, die, auch bei der Festlegung von Bezugszeiträumen, Ausnahmen von den in den Absätzen 4 und 5 festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen haben soweit wie möglich den festgelegten Normen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Arbeitnehmer Rechnung tragen.

(7) Der Kapitän eines Hochsee-Fischereifahrzeugs hat das Recht, von einem Seemann die Ableistung jeglicher Anzahl von Arbeitsstunden zu verlangen, wenn diese Arbeit für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, von Personen an Bord oder der Ladung oder zum Zwecke der Hilfeleistung für andere Schiffe oder Personen in Seenot erforderlich ist.

(8) Die Mitgliedstaaten können vorsehen, daß Arbeitnehmer an Bord von Hochsee-Fischereifahrzeugen, bei denen einzelstaatliches Recht oder einzelstaatliche Praxis während eines bestimmten, einen Monat überschreitenden Zeitraums des Kalenderjahres den Betrieb nicht erlauben, ihren Jahresurlaub gemäß Artikel 7 während des genannten Zeitraums nehmen.“

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderliche sind, um dieser Richtlinie spätestens am (*) nachzukommen, oder sie vergewissern sich, daß die Sozialpartner spätestens zu diesem Zeitpunkt mittels einer Vereinbarung die erforderlichen Vorkehrungen getroffen haben; dabei sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um jederzeit gewährleisten zu können, daß die durch die Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erzielt werden. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) 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.

(3) Unbeschadet des Rechtes der Mitgliedstaaten, je nach der Entwicklung der Lage im Bereich der Arbeitszeit unterschiedliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie Vertragsvorschriften zu entwickeln, sofern die Mindestvorschriften dieser Richtlinie eingehalten werden, stellt die Durchführung dieser Richtlinie keine wirksame Rechtfertigung für eine Zurücknahme des allgemeinen Arbeitnehmerschutzes dar.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen oder bereits erlassen haben.

Artikel 3

Die Kommission überprüft bis zum (**) in Konsultation mit den Mitgliedstaaten und den Sozialpartnern auf europäischer Ebene die Durchführung der Bestimmungen für Arbeitnehmer an Bord von Hochsee-Fischereifahrzeugen und untersucht insbesondere, ob diese Bestimmungen vor allem in bezug auf Gesundheit und Sicherheit nach wie vor angemessen sind, um, falls erforderlich, geeignete Änderungen vorzuschlagen.

(*) Vier Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

(**) Neun Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

Artikel 4

Geschehen zu ...

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

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Artikel 5

Der Präsident

...

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

...

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 25. November 1998 dem Europäischen Parlament und dem Rat den eingangs genannten Richtlinienvorschlag unterbreitet, der sich auf Artikel 137 EG-Vertrag (früher Artikel 118a) stützt.
2. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat am 25. März 1999 dazu Stellung genommen.
3. Das Europäische Parlament hat am 14. April 1999 seine Stellungnahme in erster Lesung abgegeben.
4. Am 10. Dezember 1998 hat der Rat den Ausschuß der Regionen mit dem Dossier befaßt. Dieser teilte dem Rat mit Schreiben vom 25. Juni 1999 mit, daß die für dieses Dossier zuständige Fachkommission 5 (Sozialpolitik, Gesundheitswesen, Verbraucherschutz, Forschung, Fremdenverkehr) gemäß Artikel 39 ihrer Geschäftsordnung beschlossen hat, hierzu keine Stellungnahme auszuarbeiten.
5. Der Rat hat am 12. Juli 1999 gemäß Artikel 251 des Vertrags und nach Prüfung der Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments einen gemeinsamen Standpunkt zu dem Richtlinienvorschlag der Kommission festgelegt.

II. ZWECK

Der Rat hat am 23. November 1993 die Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung verabschiedet. Eine Reihe von Sektoren und Tätigkeiten sind von dem Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen: der Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, die Seefischerei, andere Tätigkeiten auf See und die Tätigkeit von Ärzten in der Ausbildung.

Die vorliegende Richtlinie gehört zu einem Paket von vier Richtlinien zum Schutz der Arbeitnehmer, die in der Richtlinie 93/104/EG nicht erfaßt sind; damit sollen die schädlichen Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer bekämpft werden, die sich aus übermäßig langen Arbeitszeiten, unzureichenden Ruhezeiten oder einem unregelmäßigen Arbeitsrhythmus ergeben.

Ziel der vorliegenden Richtlinie ist, die Richtlinie 93/104/EG zu ändern und alle nicht mobilen Arbeitnehmer sowie die im Schienenverkehr tätigen mobilen Arbeitnehmer zu schützen; ferner sieht sie eine Reihe von Bestimmungen für andere nicht mobile Arbeitnehmer vor.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

1. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Der Rat übernahm zwar das Konzept und die Ziele, die die Kommission vorgeschlagen und denen sich das Europäische Parlament angeschlossen hatte, hielt aber eine Reihe inhaltlicher und redaktioneller Änderungen an dem Richtlinienvorschlag für erforderlich.

Mit diesen Änderungen verfolgt der Rat in erster Linie das Anliegen, es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, die Richtlinie mit der aufgrund der Besonderheiten bestimmter Sektoren erforderlichen Flexibilität und innerhalb ausreichender Fristen umzusetzen, so daß diese Umsetzung zu keiner Störung der betroffenen Tätigkeiten führt.

2. ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

2.1. Von der Kommission nicht übernommene Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments

Die Kommission hat die Änderungsvorschläge 9, 12, 15, 17, 19 und 20 nicht übernommen.

2.2. Von der Kommission übernommene Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments

Die Kommission hat 12 der 18 Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments akzeptiert.

3. ÄNDERUNGEN DES RATES AM GEÄNDERTEN VORSCHLAG DER KOMMISSION

(Wenn nicht anders angegeben, entspricht die Numerierung der Artikel der der Richtlinie 93/104/EG)

Neun der 12 von der Kommission übernommenen Änderungsvorschläge hat der Rat, wenn nicht wörtlich, so doch dem Sinn nach, seinerseits vollständig übernommen. Es handelt sich um die Änderungsvorschläge 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 10. Diese Änderungen betreffen den einleitenden Teil der Richtlinie.

Der Rat hielt es dagegen nicht für angezeigt, die Änderungsvorschläge 11, 13 und 16 zu übernehmen.

3.1. Ärzte in der Ausbildung (Artikel 17 Absatz 2)

Entgegen dem Änderungsvorschlag 13 des Parlaments, dem sich die Kommission angeschlossen hatte, wollte der Rat die Bezugnahme auf die Ärzte in der Ausbildung in Artikel 17 Absatz 2 Nummer 2.1 Buchstabe c) Ziffer i) beibehalten; nach dieser Nummer kann zur Aufrechterhaltung der Kontinuität des Dienstes von den Artikeln 3 (tägliche Ruhezeit), 4 (Ruhepause) 5 (wöchentliche Ruhezeit), 8 (Nachtarbeit) und 16 (Bezugszeiträume) abgewichen werden.

Die Kommission hatte in ihrem Vorschlag eine Übergangszeit von sieben Jahren, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Annahme, vorgesehen; in dieser Übergangszeit würde die wöchentliche Arbeitszeit im Rahmen eines Bezugszeitraums von vier Monaten vorbehaltlich der Zustimmung der Sozialpartner durchschnittlich 48 Stunden und höchstens 54 Stunden betragen.

Das Parlament hat selbst eingeräumt, daß eine Übergangszeit nötig ist, die es auf vier Jahre zu beschränken vorschlug (Änderungsvorschlag 15).

Auch der Rat war der Auffassung, daß die Ärzte in der Ausbildung unter die Richtlinie 93/104/EG fallen müßten. Der Rat hat indes in seinem gemeinsamen Standpunkt eine Übergangszeit von neun Jahren, gerechnet ab dem Ende der Frist für die Umsetzung der Richtlinie, vorgesehen; damit soll den Schwierigkeiten einiger Mitgliedstaaten, in denen die wöchentliche Arbeitszeit der Ärzte in der Ausbildung von der Zeitvorgabe von 48 Stunden noch weit entfernt ist, Rechnung getragen werden, eine ausreichende Zahl von Ärzten zu rekrutieren und auszubilden und so sicherzustellen, daß diese Richtlinie keine Absenkung der Qualität der ärztlichen Behandlung in diesen Mitgliedstaaten zur Folge hat. Diese Übergangszeit untergliedert sich in drei Dreijahresphasen, in denen die wöchentliche Arbeitszeit jeweils 60, 56 bzw. 52 Stunden beträgt; als Bezugszeitraum sind dabei in der ersten Dreijahresphase 12 Monate und anschließend 6 Monate zugrunde zu legen.

3.2. Einbeziehung der Fischer (Artikel 17b)

Die Kommission wollte in ihrem Vorschlag mit der Definition des Begriffs „mobile Arbeitnehmer“ auch die Fischer erfassen; dadurch hätten die Mindestschutzvorschriften für mobile Arbeitnehmer, die „angemessene Ruhezeiten“ und eine durchschnittliche Arbeitszeit, die im Rahmen eines Bezugszeitraums von einem Jahr nicht überschritten werden darf, umfassen, auch für die Fischer Geltung.

Das Parlament hatte sich dem Kommissionsvorschlag angeschlossen.

Nach Ansicht des Rates muß indes der besondere Charakter der Seefischerei berücksichtigt werden, die zahlreichen Unwägbarkeiten aufgrund der biologischen Gegebenheiten und der Wetter- und Umweltbedingungen unterworfen ist. Daher hat der Rat, wenngleich er anerkannt, daß die Gesundheit und die Sicherheit der Seefischer geschützt werden müssen, es vorgezogen, die Bestimmungen der Richtlinie 1999/63/EG zu der von den Sozialpartnern getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten zu übernehmen.

3.3. Am Ertrag beteiligte Fischer (Artikel 1 Nummer 2 und 9)

Was die am Ertrag beteiligten Fischer anlangt, die die Kommission in ihrem ursprünglichen Vorschlag aus dem Geltungsbereich des Artikels 7 (Jahresurlaub) ausgeschlossen hatte, so wünschte das Parlament, daß nur diejenigen am Ertrag beteiligten Fischer ausgenommen werden, die als Entlohnung ausschließlich anteilig am Fangertrag beteiligt sind (Änderungsvorschlag 11), und daß bei den in Artikel 1 Nummer 9 vorgesehenen Abweichungen auf die am Ertrag beteiligten Fischer Bezug genommen wird (Änderungsvorschlag 16).

Der Rat aber wollte, daß die Bestimmungen über den Jahresurlaub für diejenigen der am Ertrag beteiligten Fischer, die in einem lohnabhängigen Arbeitsverhältnis stehen, gelten können.

3.4. Umsetzungsfrist (Artikel 2)

Die Kommission hatte eine Umsetzungsfrist von zwei Jahren vorgeschlagen. Da die Umsetzung einer so komplexen Richtlinie wie der vorliegenden nach Ansicht einiger Mitgliedstaaten Schwierigkeiten aufwerfen könnte, hielt der Rat eine Umsetzungsfrist von vier Jahren für angezeigt.

3.5. Sonstiges

Ferner hat der Rat einige geringfügige Änderungen an dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag vorgenommen, etwa was die Definition der Begriffe „angemessene Ruhezeiten“ und „Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen“ angeht. Diese Änderungen wurden von der Kommission akzeptiert.

4. ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE; DIE ZWAR NICHT VON DER KOMMISSION ABER VOM RAT ÜBERNOMMEN WURDEN

Bezugnahme auf im regelmäßigen innerstädtischen Personenverkehr beschäftigte Arbeitnehmer (Artikel 2)

Der Rat hielt es nicht für angezeigt, im Rahmen der Definition des Begriffs „mobile Arbeitnehmer“ auf die im innerstädtischen Personenverkehr beschäftigten Arbeitnehmer Bezug zu nehmen, wie dies das Europäische Parlament empfohlen hatte (Änderungsvorschlag 19). Doch hat der Rat in Artikel 17 Absatz 2 Nummer 2.1 Buchstabe c) Ziffer viii) eine Bezugnahme auf diese Art von Arbeitnehmern aufgenommen, um ihnen so einen gewissen Schutz zu bieten; diese Nummer 2.1 von Artikel 17 sieht vor, daß zur Aufrechterhaltung der Kontinuität des Dienstes von den Artikeln 3 (tägliche Ruhezeit), 4 (Ruhepause), 5 (wöchentliche Ruhezeit), 8 (Nachtarbeit) und 16 (Bezugszeiträume) abgewichen werden kann.

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 34/1999

vom Rat festgelegt am 12. Juli 1999

im Hinblick auf den Erlaß der Richtlinie 1999/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

(1999/C 249/05)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Bei der Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern ⁽⁴⁾ handelt es sich um eine der Einzelrichtlinien des Typgenehmigungsverfahrens, das durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ⁽⁵⁾ eingeführt wurde. Daher finden die in der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Vorschriften und Begriffsbestimmungen für Fahrzeuge, Fahrzeugsysteme, Bauteile und selbständige technische Einheiten auch auf die Richtlinie 70/221/EWG Anwendung. Artikel 1 der Richtlinie 70/221/EWG muß an die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG angepaßt werden.

(2) In Anbetracht des technischen Fortschritts empfiehlt es sich, die Richtlinie 70/221/EWG an die technischen Vor-

schriften der Regelung Nr. 34 „Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Verhütung von Bränden“ der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa anzupassen; dies gilt insbesondere für die Vorschriften für Kraftstoffbehälter aus Kunststoff für Fahrzeuge der Klasse M₁.

(3) Gasförmige Kraftstoffe gewinnen insbesondere aus Gründen des Umweltschutzes für den Antrieb von Kraftfahrzeugen zunehmend an Bedeutung. Die Richtlinie 70/221/EWG sollte daher künftig auch Vorschriften für Behälter für nicht flüssige Kraftstoffe enthalten. Daher sollten der Titel und der Geltungsbereich der Richtlinie 70/221/EWG entsprechend geändert werden. Technische Vorschriften für Behälter für gasförmige Kraftstoffe sollen durch spätere Änderungen jener Richtlinie eingeführt werden.

(4) Da es außerdem immer mehr zur gängigen Praxis wird, die Originalbehälter durch Behälter mit einem größeren Fassungsvermögen zu ersetzen oder zusätzliche Behälter ohne Typgenehmigung einzubauen, sollte so schnell wie möglich eine EG-Typgenehmigung für Behälter für flüssige und gasförmige Kraftstoffe als selbständige technische Einheiten vorgesehen werden, um ein hohes Betriebssicherheitsniveau der Fahrzeuge zu erhalten.

(5) Änderungen der Vorschriften für Kraftstoffbehälter müssen vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassen werden. Künftig sollten Änderungen, die zur Anpassung der technischen Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in bezug auf Kraftstoffbehälter an den technischen Fortschritt erforderlich sind, nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen werden.

(6) Die Änderungen der vorliegenden Richtlinie beziehen sich lediglich auf Kraftstoffbehälter aus Kunststoff. Daher ist es nicht erforderlich, bestehende, nach der Richtlinie 74/60/EWG ⁽⁶⁾ erteilte Typgenehmigungen außer Kraft zu setzen und den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen mit unter diese Typgenehmigungen fallenden Metallbehälter für flüssigen Kraftstoff zu verhindern.

⁽¹⁾ ABl. C 164 vom 29.5.1998, S. 16.

⁽²⁾ ABl. C 407 vom 28.12.1998, S. 58.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 1999 (AbL. C 150 vom 28.5.1999, S. 168). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 12. Juli 1999 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 23. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/19/EG (AbL. L 125 vom 10.5.1997, S. 1).

⁽⁵⁾ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/14/EG (AbL. L 91 vom 25.3.1998, S. 1).

⁽⁶⁾ ABl. L 38 vom 11.2.1974, S. 2. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 78/632/EWG (AbL. L 206 vom 29.7.1978, S. 26).

(7) Angesichts des Umfangs und der Auswirkungen der in dem betreffenden Sektor vorgeschlagenen Aktion sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen nicht nur notwendig, sondern unerlässlich, um das gesteckte Ziel einer EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge zu erreichen. Die Mitgliedstaaten können dieses Ziel einzeln nicht voll verwirklichen —

6. Das Verzeichnis der Anhänge und Anhang I der Richtlinie 70/221/EWG werden entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 70/221/EWG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kraftstoffbehälter und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern“.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck ‚Fahrzeuge‘ Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.“

3. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug nicht verweigern, wenn das Fahrzeug die Anforderungen dieser Richtlinie für Kraftstoffbehälter erfüllt.

4. Artikel 2a Absatz 1 erhält folgende Fassung:

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs weder verweigern noch verbieten, wenn das Fahrzeug die Anforderungen dieser Richtlinie für Kraftstoffbehälter erfüllt.

5. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Änderungen, die zur Anpassung der Vorschriften der Anhänge an den technischen Fortschritt erforderlich sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen.“

(1) Ab dem ... (*) erkennen die Mitgliedstaaten für die Anwendung des Artikels 4 Absatz 1 und des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG die Übereinstimmung mit den Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung dieser Richtlinie an.

(2) Ab dem ... (**) dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, für einen neuen Fahrzeugtyp

— die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht mehr erteilen und

— die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung dieser Richtlinie nicht erfüllt sind.

(3) Ab dem ... (***)

— betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, die gemäß der Richtlinie 70/156/EWG für Neufahrzeuge ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie und

— können die Mitgliedstaat aus Gründen, die sich auf die Kraftstoffbehälter beziehen, den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, verweigern, es sei denn, es werden die Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 2 jener Richtlinie geltend gemacht,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/221/EWG in der Fassung dieser Richtlinie nicht erfüllt sind.

(4) Durch diese Richtlinie werden weder Typgenehmigungen, die für Fahrzeuge mit Metallbehältern für flüssigen Kraftstoff bereits erteilt wurden, außer Kraft gesetzt noch Erweiterungen solcher Typgenehmigungen nach den Bestimmungen der Richtlinie, nach der sie ursprünglich erteilt wurden, verhindert.

(*) 12 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

(**) 24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

(***) 36 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie vor dem ... (*) nachzukommen. 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 der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter dieser Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

...

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

(*) 12 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

ANHANG

Änderungen des Verzeichnisses der Anhänge und des Anhangs I der Richtlinie 70/221/EWG:

Verzeichnis der Anhänge

Die Angaben für Anhang I lauten wie folgt:

- „Anhang I: Behälter für flüssigen Kraftstoff
Anlage 1: Prüfung der Feuerbeständigkeit
Anlage 2: Abmessungen und technische Daten der Schamottesteine
Anlage 3: Beschreibungsbogen
Anlage 4: EG-Typgenehmigungsbogen“

Anhang I

Anhang I erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

BEHÄLTER FÜR FLÜSSIGEN KRAFTSTOFF

1. GELTUNGSBEREICH
- 1.1. Dieser Anhang gilt für Fahrzeuge, auf die die Richtlinie 70/156/EWG Anwendung findet.
2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN
- Im Sinne dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck
- 2.1. ‚Fahrzeugtyp in Bezug auf die Kraftstoffbehälter‘ Fahrzeuge, die sich in folgenden Merkmalen nicht wesentlich voneinander unterscheiden:
 - 2.1.1. Struktur, Form, Abmessungen und Werkstoffe (Metall/Kunststoff) des Kraftstoffbehälters bzw. der Kraftstoffbehälter;
 - 2.1.2. in Fahrzeugen der Klasse M₁ ⁽¹⁾ Lage des Kraftstoffbehälters bzw. der Kraftstoffbehälter, soweit sie sich in Bezug auf die Anforderungen von Abschnitt 5.10 dieses Anhangs nachteilig auswirkt;
- 2.2. ‚Insassenraum‘ Raum zur Unterbringung der Insassen, der begrenzt wird durch Dach, Boden, Seitenwände, Türen, äußere Verglasung, Stirnwand und hintere Querwand;
- 2.3. ‚Leermasse‘ die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand entsprechend der Begriffsbestimmung in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 70/156/EWG;
- 2.4. ‚Kraftstoffbehälter‘ Behälter zur Aufnahme des flüssigen Kraftstoffs gemäß Abschnitt 2.6, der hauptsächlich zum Antrieb des Fahrzeugs verwendet wird, ausgenommen Ausrüstungsteile (Einfüllstutzen (wenn dieser ein gesondertes Bauteil ist), Einfüllöffnung, Verschluss, Füllstandsmesser, Motorzuleitung, Druckausgleichsleitungen usw.);
- 2.5. ‚Fassungsvermögen‘ das vom Hersteller angegebene Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters;
- 2.6. ‚flüssiger Kraftstoff‘ Kraftstoff, der unter normalen Umgebungsbedingungen flüssig ist.

⁽¹⁾ Entsprechend der Begriffsbestimmung in Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.

3. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG
 - 3.1. Der Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG für einen Fahrzeugtyp in bezug auf die Kraftstoffbehälter ist vom Hersteller zu stellen.
 - 3.2. Ein Muster des Beschreibungsbogens ist in der Anlage 3 enthalten.
 - 3.3. Dem für die Durchführung der Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst sind vorzuführen:
 - 3.3.1. ein für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentatives Fahrzeug oder die Fahrzeugteile, die der technische Dienst für die Typgenehmigungsprüfungen für erforderlich hält;
 - 3.3.2. bei Fahrzeugen, die mit einem Kraftstoffbehälter aus Kunststoff ausgerüstet sind: sieben zusätzliche Kraftstoffbehälter mit den dazugehörigen Ausrüstungsteilen;
 - 3.3.3. bei Fahrzeugen, die mit einem Kraftstoffbehälter aus einem anderen Werkstoff ausgerüstet sind: zwei zusätzliche Kraftstoffbehälter mit den dazugehörigen Ausrüstungsteilen.
4. ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG
 - 4.1. Sind die entsprechenden Anforderungen erfüllt, wird die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 3 und gegebenenfalls Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt.
 - 4.2. Ein Muster des EG-Typgenehmigungsbogens ist in der Anlage 4 enthalten.
 - 4.3. Jedem genehmigten Fahrzeugtyp wird eine Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG zugeteilt. Ein und derselbe Mitgliedstaat darf die gleiche Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp zuteilen.
5. VORSCHRIFTEN
 - 5.1. Kraftstoffbehälter müssen korrosionsfest hergestellt sein.
 - 5.2. Kraftstoffbehälter müssen, wenn sie mit allen normalerweise vorhandenen Ausrüstungsteilen ausgestattet sind, gemäß Abschnitt 6.1 vorgenommenen Dichtheitsprüfungen bei doppeltem Betriebsüberdruck, mindestens jedoch bei einem Überdruck von 0,3 bar, bestehen.

Bei Kraftstoffbehältern aus Kunststoff gilt diese Anforderung als erfüllt, wenn die Kraftstoffbehälter der in Abschnitt 6.3.2 beschriebenen Prüfung mit Erfolg unterzogen worden sind.
 - 5.3. Jeglicher Überdruck oder Druck, der den Betriebsdruck übersteigt, muß durch geeignete Vorrichtungen (Entlüftungsöffnungen, Sicherheitsventile usw.) automatisch ausgeglichen werden.
 - 5.4. Be- und Entlüftungsöffnungen sind so auszulegen, daß jegliches Brandrisiko vermieden wird. Insbesondere darf beim Befüllen des Kraftstoffbehälters bzw. der Kraftstoffbehälter austretender Kraftstoff nicht auf die Auspuffanlage gelangen können. Er muß auf den Boden geleitet werden.
 - 5.5. Der bzw. die Kraftstoffbehälter dürfen weder im Insassenraum oder in einem mit diesem zusammenhängenden Raum liegen noch eine Abschlußfläche (Boden, Seitenwand, Trennwand) dieser Räume bilden.
 - 5.6. Zwischen dem Insassenraum und dem Kraftstoffbehälter bzw. den Kraftstoffbehältern muß eine Trennwand vorhanden sein. Diese Trennwand darf Öffnungen (z.B. zur Aufnahme von Kabeln) besitzen, sofern diese Öffnungen so angeordnet sind, daß unter normalen Einsatzbedingungen kein Kraftstoff ungehindert vom Kraftstoffbehälter bzw. von den Kraftstoffbehältern in den Insassenraum oder einen mit diesem zusammenhängenden Raum fließen kann.
 - 5.7. Alle Kraftstoffbehälter sind sicher zu befestigen und so anzubringen, daß gewährleistet ist, daß Kraftstoff, der aus dem Kraftstoffbehälter oder den dazugehörigen Ausrüstungsteilen entweicht, unter normalen Einsatzbedingungen auf den Boden und nicht in den Innenraum abfließt.

- 5.8. Die Einfüllöffnung darf sich nicht im Insassenraum, im Gepäckraum oder im Motorraum befinden.
- 5.9. Wenn das Fahrzeug unter voraussehbaren Bedingungen betrieben wird, darf Kraftstoff weder durch den Kraftstoffbehälterverschluss noch durch die zum Ausgleich von Überdruck vorgesehenen Vorrichtungen entweichen. Bei einem Überschlag des Fahrzeugs ist ein Austropfen jedoch zulässig, sofern der Verlust nicht größer als 30 g/min ist; die Einhaltung dieser Anforderung muß durch die Prüfung gemäß Abschnitt 6.2 nachgewiesen werden.
- 5.9.1. Der Kraftstoffbehälterverschluss muß am Einfüllstutzen befestigt sein: Die Dichtung muß sicher in ihrer Position gehalten werden, und der Verschuß muß in Schließstellung fest gegen die Dichtung und den Einfüllstutzen drücken.
- 5.9.1.1. Die Anforderungen des Abschnitts 5.9.1 gelten als eingehalten, wenn das Fahrzeug die Vorschriften von Anhang 1 Abschnitt 5.1.3 der Richtlinie 98/69/EG⁽¹⁾ erfüllt.
- 5.10. Kraftstoffbehälter müssen so eingebaut sein, daß sie vor den Auswirkungen eines Aufpralls auf die Front- oder Heckpartie des Fahrzeugs geschützt sind; in der Nähe von Kraftstoffbehältern dürfen keine vorspringenden Teile, scharfe Kanten usw. vorhanden sein.
- 5.11. Der Kraftstoffbehälter und der Einfüllstutzen müssen so konzipiert und in das Fahrzeug eingebaut sein, daß es auf ihrer gesamten Oberfläche nicht zu einer elektrostatischen Aufladung kommt. Erforderlichenfalls ist mittels eines geeigneten Leiters für eine Ableitung in die Metallstruktur des Fahrgestells oder eine andere größere Metallmasse zu sorgen.
- 5.12. Kraftstoffbehälter aus Kunststoff müssen darüber hinaus nach dem in Abschnitt 6.3 festgelegten besonderen Verfahren geprüft werden.

6. PRÜFUNGEN

6.1. **Hydraulische Prüfung**

Der Kraftstoffbehälter ist einer internen hydraulischen Prüfung zu unterziehen, die an einer nicht im Fahrzeug eingebauten Baugruppe mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen durchzuführen ist. Der Kraftstoffbehälter ist vollständig mit einer nicht brennbaren Flüssigkeit (z.B. mit Wasser) zu füllen. Nachdem jede Verbindung nach außen unterbrochen worden ist, wird der Druck über die Verbindungsleitung, durch die der Kraftstoff dem Motor zugeführt wird, allmählich auf einen Wert erhöht, der dem doppelten Betriebsdruck, mindestens jedoch einen Überdruck von 0,3 bar entspricht, und eine Minute lang aufrechterhalten. Während dieser Zeit dürfen in der Wandung des Behälters keine Risse oder Leckstellen entstehen; eine bleibende Verformung ist jedoch zulässig.

6.2. **Kipp-Prüfung**

- 6.2.1. Der Kraftstoffbehälter wird mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen entsprechend seinem Einbau in das Fahrzeug, für das der Kraftstoffbehälter bestimmt ist, auf einer Prüfvorrichtung befestigt; dies gilt auch für Vorrichtungen zum Überdruckausgleich.
- 6.2.2. Die Prüfvorrichtung muß um eine Achse, die parallel zur Fahrzeuglängsachse verläuft, drehbar gelagert sein.
- 6.2.3. Die Prüfung wird an einem Kraftstoffbehälter durchgeführt, der einmal zu 90 % und einmal zu 30 % seines Fassungsvermögens mit einer nicht brennbaren Flüssigkeit gefüllt wird, deren Dichte und Viskosität den entsprechenden Werten von normalerweise verwendetem Kraftstoff ähnlich sind (dazu kann Wasser verwendet werden).
- 6.2.4. Der Kraftstoffbehälter wird aus seiner Ausgangsstellung um 90° nach rechts gedreht. Der Kraftstoffbehälter wird mindestens fünf Minuten lang in dieser Stellung gehalten.

Danach wird der Kraftstoffbehälter um weitere 90° in derselben Richtung gedreht. Der Kraftstoffbehälter wird in dieser Stellung, in der er vollständig umgekippt ist, mindestens weitere fünf Minuten lang gehalten.

Der Kraftstoffbehälter wird dann in seine Ausgangsstellung zurückgedreht. Die Prüfflüssigkeit, die nicht aus dem Belüftungssystem in den Kraftstoffbehälter zurückgelaufen ist, ist gegebenenfalls zu entfernen und nachzufüllen.

Der Kraftstoffbehälter wird dann um 90° in die entgegengesetzte Richtung gedreht und mindestens fünf Minuten lang in dieser Stellung gehalten.

⁽¹⁾ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1.

Der Kraftstoffbehälter wird dann um weitere 90° in derselben Richtung gedreht. Daraufhin wird er in dieser Stellung, in der er vollständig umgekippt ist, mindestens fünf Minuten lang gehalten. Danach wird der Kraftstoffbehälter in seine Ausgangsstellung zurückgedreht.

6.3. **Zusätzliche Prüfungen an Kraftstoffbehältern aus Kunststoff**

6.3.1. *Aufprallbeständigkeit*

6.3.1.1. Der Kraftstoffbehälter ist bis zu seinem Fassungsvermögen mit einem Wasser-Glykol-Gemisch oder mit einer anderen Flüssigkeit zu füllen, die einen niedrigen Gefrierpunkt hat und die Eigenschaften des Behälterwerkstoffs nicht verändert. Danach wird der Behälter einer Durchdringungsprüfung unterzogen.

6.3.1.2. Bei dieser Prüfung muß die Temperatur des Behälters $233\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($-40^\circ \pm 2^\circ\text{C}$) betragen.

6.3.1.3. Für die Prüfung ist ein Pendelschlagprüfgerät zu verwenden. Der Schlagkörper muß aus Stahl sein und die Form einer Pyramide mit den Seitenflächen eines gleichseitigen Dreiecks und einer quadratischen Grundfläche haben; dabei sind die Spitze und die Kanten mit einem Radius von 3 mm abgerundet. Das Stoßzentrum des Pendels muß mit dem Schwerpunkt der Pyramide zusammenfallen; sein Abstand von der Drehachse des Pendels muß 1 m betragen. Die Gesamtmasse des Pendels muß 15 kg betragen. Die Energie des Pendels im Zeitpunkt des Aufpralls muß mindestens 30 Nm betragen und diesem Wert möglichst genau entsprechen.

6.3.1.4. Die Prüfungen sind an den Stellen des Behälters vorzunehmen, die bei einem Frontal- oder Heckaufprall als beschädigungsgefährdet gelten. Als beschädigungsgefährdet gelten die Stellen, die aufgrund der Form des Behälters und/oder der Art des Einbaus im Fahrzeug am meisten hervorstehen oder am schwächsten sind. Die von der Prüfstelle ausgewählten Stellen sind im Prüfbericht anzugeben.

6.3.1.5. Während der Prüfung muß der Behälter durch die Befestigungen, die auf der Seite bzw. den Seiten gegenüber der Aufprallseite liegen, in seiner Lage gehalten werden. Durch die Prüfung dürfen keine Leckstellen entstehen.

6.3.1.6. Nach Wahl des Herstellers dürfen alle Aufprallprüfungen an ein und demselben Behälter oder jede Prüfung an einem anderen Behälter durchgeführt werden.

6.3.2. *Mechanische Festigkeit*

Der Behälter ist unter den Bedingungen nach Abschnitt 6.1 auf Dichtheit und Formstetigkeit zu prüfen. Der Behälter wird mit allen dazugehörigen Ausrüstungsteilen entsprechend seinem Einbau in das Fahrzeug, für das der Kraftstoffbehälter bestimmt ist, auf einer Prüfvorrichtung befestigt. Als Prüfflüssigkeit ist Wasser mit einer Temperatur von 326 K (53°C) zu verwenden; der Behälter wird bis zu seinem Fassungsvermögen gefüllt. Der Behälter ist einem Überdruck im Innern in Höhe des doppelten Betriebsdrucks, mindesten jedoch einem Überdruck von 0,3 bar bei einer Temperatur von $326\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($53^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$) fünf Stunden lang auszusetzen. Während der Prüfung dürfen am Behälter und an den dazugehörigen Ausrüstungsteilen keine Risse oder Leckstellen entstehen; eine bleibende Verformung ist jedoch zulässig.

6.3.3. *Kraftstoffdurchlässigkeit*

6.3.3.1. Der für die Durchlässigkeitsprüfung verwendete Kraftstoff muß entweder der Bezugskraftstoff gemäß Anhang VIII der Richtlinie 70/220/EWG oder ein handelsüblicher Superkraftstoff sein. Ist der Kraftstoffbehälter lediglich für den Einbau in Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor ausgelegt, wird er mit Dieselmotorkraftstoff gefüllt.

6.3.3.2. Vor der Prüfung ist der Behälter zu 50 % seines Fassungsvermögens mit Prüfkraftstoff zu füllen und – ohne daß er verschlossen wird – bei einer Umgebungstemperatur von $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$) zu lagern, bis der Masseverlust pro Zeiteinheit konstant ist.

6.3.3.3. Der Behälter ist danach zu leeren und wieder zu 50 % seines Fassungsvermögens mit Prüfkraftstoff zu füllen; danach ist der Behälter hermetisch zu verschließen und bei einer Umgebungstemperatur von $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($40^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$) zu lagern. Der Druck ist zu regeln, sobald der Behälterinhalt die Prüftemperatur erreicht hat. Während der sich anschließenden Prüfdauer von acht Wochen ist der Masseverlust infolge Diffusion während der Prüfdauer zu bestimmen. Der maximale zulässige durchschnittliche Kraftstoffverlust beträgt 20 g je 24 Stunden Prüfzeit.

6.3.3.4. Übersteigt der Diffusionsverlust den in Abschnitt 6.3.3.3 genannten Wert, ist die dort beschriebene Prüfung an demselben Behälter zu wiederholen, um den Diffusionsverlust bei $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$ ($23^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$), sonst aber gleichen Bedingungen, zu bestimmen. Der so ermittelte Verlust darf 10 g je 24 Stunden nicht übersteigen.

6.3.4. Kraftstoffbeständigkeit

Nach der Prüfung gemäß Abschnitt 6.3.3 muß der Behälter weiterhin die Anforderungen der Abschnitte 6.3.1 und 6.3.2 erfüllen.

6.3.5. Feuerbeständigkeit

Der Behälter ist den folgenden Prüfungen zu unterziehen:

6.3.5.1. Der Behälter ist – befestigt wie am Fahrzeug – zwei Minuten lang den Flammen auszusetzen. Dabei darf kein flüssiger Kraftstoff aus dem Behälter austreten.

6.3.5.2. Es sind drei Prüfungen an verschiedenen mit Kraftstoff gefüllten Behältern durchzuführen:

6.3.5.2.1. Ist der Kraftstoffbehälter für den Einbau in Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor oder Selbstzündungsmotor bestimmt, werden die drei Prüfungen an Kraftstoffbehältern durchgeführt, die mit Superkraftstoff gefüllt sind.

6.3.5.2.2. Ist der Kraftstoffbehälter nur zum Einbau in Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor bestimmt, werden die drei Prüfungen an den Kraftstoffbehältern durchgeführt, die mit Dieselmotorkraftstoff gefüllt sind.

6.3.5.2.3. Bei jeder Prüfung ist der Kraftstoffbehälter so in einer Prüfvorrichtung zu montieren, daß die tatsächlichen Einbaubedingungen so weit wie möglich simuliert werden. Die Art der Befestigung des Behälters in der Prüfvorrichtung muß den entsprechenden Vorschriften für das Fahrzeug entsprechen. Fahrzeugteile, die den Behälter und die dazugehörigen Ausrüstungsteile gegen Flammeneinwirkung schützen oder in irgendeiner Weise die Flammenausbreitung beeinflussen, sowie spezielle Teile am Behälter und Verschlussschrauben sind zu berücksichtigen. Alle Öffnungen sind während der Prüfung zu verschließen, die Entlüftungssysteme müssen jedoch betriebsfähig bleiben. Unmittelbar vor der Prüfung ist der Behälter mit dem angegebenen Kraftstoff zu 50 % seines Fassungsvermögens zu füllen.

6.3.5.3. Die Flammen, denen der Behälter ausgesetzt wird, sind durch Verbrennen von handelsüblichem Kraftstoff für Fremdzündungsmotoren (nachstehend „Kraftstoff“) in einer Schale zu erzeugen. Die Kraftstoffmenge in der Schale muß so bemessen sein, daß die Flamme unter freiem Brennverlauf während des gesamten Prüfverfahrens brennen kann.

6.3.5.4. Die Abmessungen der Schale sind so zu wählen, daß gewährleistet ist, daß auch die Seitenwände des Kraftstoffbehälters den Flammen ausgesetzt werden. Länge und Breite der Schale müssen deshalb die horizontale Projektion des Kraftstoffbehälters um mindestens 20 cm, höchstens jedoch 50 cm überschreiten. Die Seitenwände der Schale dürfen zu Beginn der Prüfung nicht mehr als 8 cm über den Kraftstoffspiegel hinausragen.

6.3.5.5. Die mit Kraftstoff gefüllte Schale ist so unter dem Kraftstoffbehälter anzuordnen, daß der Abstand zwischen dem Kraftstoffspiegel in der Schale und dem Behälterboden der konstruktiv festgelegten Höhe des Kraftstoffbehälters über der Straßenoberfläche bei Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand entspricht (siehe Abschnitt 2.3). Die Schale oder das Prüfgestell oder beide müssen frei beweglich sein.

6.3.5.6. Während der Phase C der Prüfung ist die Schale in einer Höhe von $2\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ über dem Kraftstoffspiegel mit einem Feuerschirm zu überdecken. Der Schirm muß aus einem feuerfesten Werkstoff entsprechend den Vorschriften der Anlage 2 hergestellt sein. Zwischen den Schamottesteinen dürfen sich keine Lücken befinden; die Steine sind über der Schale mit dem Kraftstoff so anzuordnen, daß die Löcher in den Steinen nicht verdeckt werden. Länge und Breite des Rahmens müssen $2\text{ cm} - 4\text{ cm}$ kleiner als die Innenmaße der Schale sein, so daß zwischen Rahmen und Schalenwand ein Lüftungsspalt von $1\text{ cm} - 2\text{ cm}$ besteht.

6.3.5.7. Wird die Prüfung im Freien durchgeführt, ist ein ausreichender Windschutz vorzusehen; die Windgeschwindigkeit in Höhe der Schale mit dem Kraftstoff darf $2,5\text{ km/h}$ nicht überschreiten. Der Schirm ist vor der Prüfung auf $308\text{ K} \pm 5\text{ K}$ ($35^\circ\text{C} \pm 5^\circ\text{C}$) zu erhitzen. Die Schamottesteine dürfen befeuchtet werden, um für jede nachfolgende Prüfung die gleichen Prüfbedingungen zu gewährleisten.

6.3.5.8. Die Prüfung umfaßt vier Phasen (siehe Anlage 1):

6.3.5.8.1. Phase A: Vorwärmen (Abbildung 1)

Der Kraftstoff in der Schale ist zu entzünden; dabei muß sich diese in einem Abstand von mindestens 3 m zu dem zu prüfenden Behälter befinden. Nach einer Vorwärmzeit von 60 Sekunden ist die Schale unter dem Behälter anzuordnen.

6.3.5.8.2. Phase B: Direkte Beflammung (Abbildung 2)

Der Behälter ist 60 Sekunden lang den Flammen des frei brennenden Kraftstoffes auszusetzen.

6.3.5.8.3. Phase C: Indirekte Beflammung (Abbildung 3)

Unmittelbar nach Abschluß der Phase B ist der Feuerschirm zwischen der brennenden Schale und dem Behälter anzuordnen. Der Behälter ist diesen reduzierten Flammen weitere 60 Sekunden lang auszusetzen.

6.3.5.8.4. Phase D: Beendigung der Prüfung (Abbildung 4)

Die brennende, mit dem Feuerschirm bedeckte Schale ist wieder in ihre Ausgangsstellung (Phase A) zu bringen. Brennt am Ende der Prüfung der Kraftstoffbehälter, so ist das Feuer unverzüglich zu löschen.

6.3.5.9. Die Ergebnisse der Prüfung werden als befriedigend angesehen, wenn kein flüssiger Kraftstoff aus dem Behälter austritt.

6.3.6. *Beständigkeit gegen hohe Temperaturen*

6.3.6.1. Die bei der Prüfung verwendete Befestigung des Kraftstoffbehälters in der Prüfvorrichtung muß – einschließlich der Arbeitsweise der Behälterentlüftung – der Anbringung des Behälters am Fahrzeug entsprechen.

6.3.6.2. Der zu 50 % seines Fassungsvermögens mit Wasser von 293 K (20 °C) gefüllte Behälter ist eine Stunde lang einer Umgebungstemperatur von 368 K ± 2 K (95 °C ± 2 °C) auszusetzen.

6.3.6.3. Die Ergebnisse der Prüfung werden als befriedigend angesehen, wenn nach der Prüfung der Behälter weder undicht ist noch wesentliche Verformungen aufweist.

6.3.7. *Aufschriften auf dem Kraftstoffbehälter*

6.3.7.1. Auf dem Kraftstoffbehälter ist die Fabrik- oder Handelsmarke anzubringen; sie muß dauerhaft und deutlich am Behälter lesbar sein, wenn dieser im Fahrzeug eingebaut ist.

7. ÄNDERUNGEN DER TYPGENEHMIGUNG

7.1. Bei Änderungen der gemäß dieser Richtlinie erteilten Typgenehmigung gelten die Bestimmungen von Artikel 5 der Richtlinie 70/156/EWG.

8. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

8.1. Es sind Maßnahmen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion gemäß Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG zu treffen.

Anlage 1

PRÜFUNG AUF FEUERBESTÄNDIGKEIT

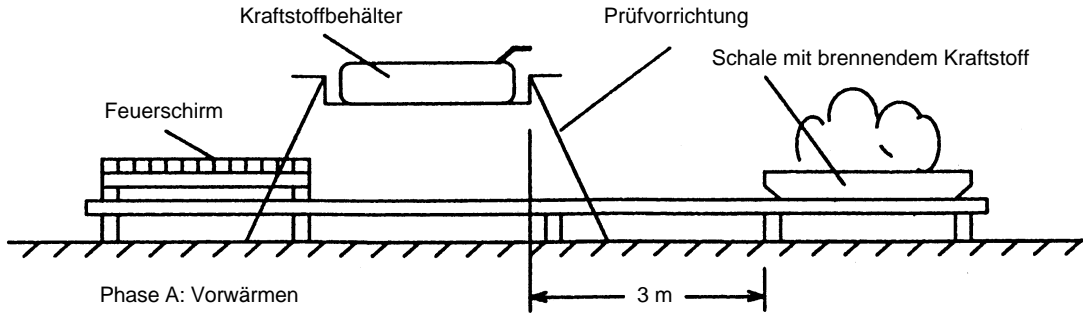


Abbildung 1

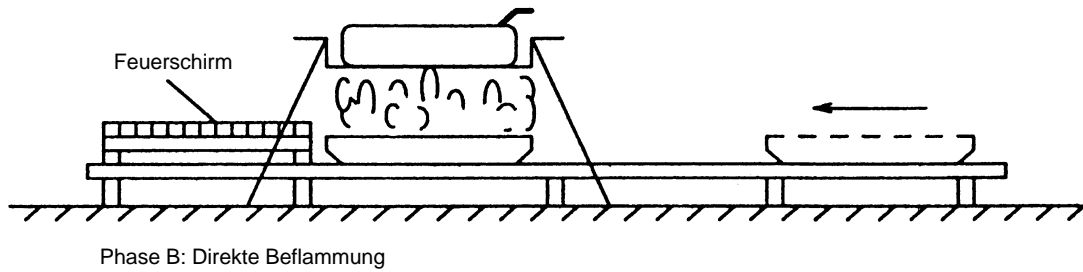


Abbildung 2

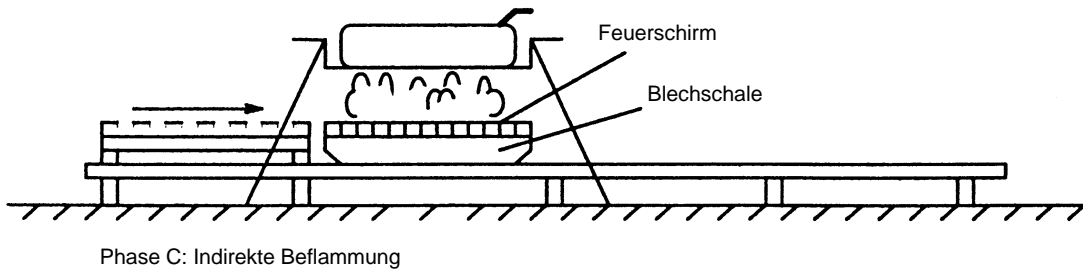


Abbildung 3

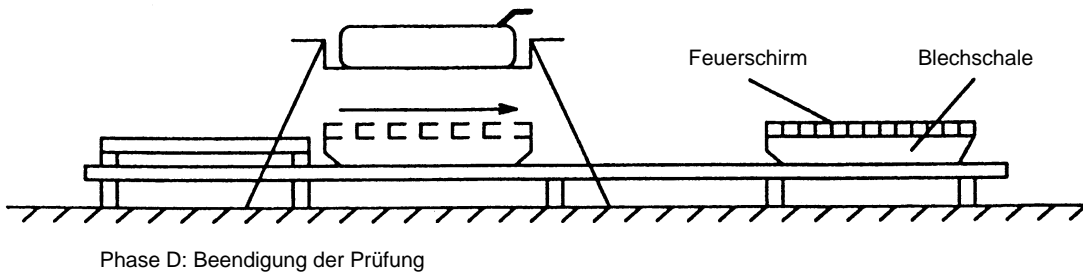
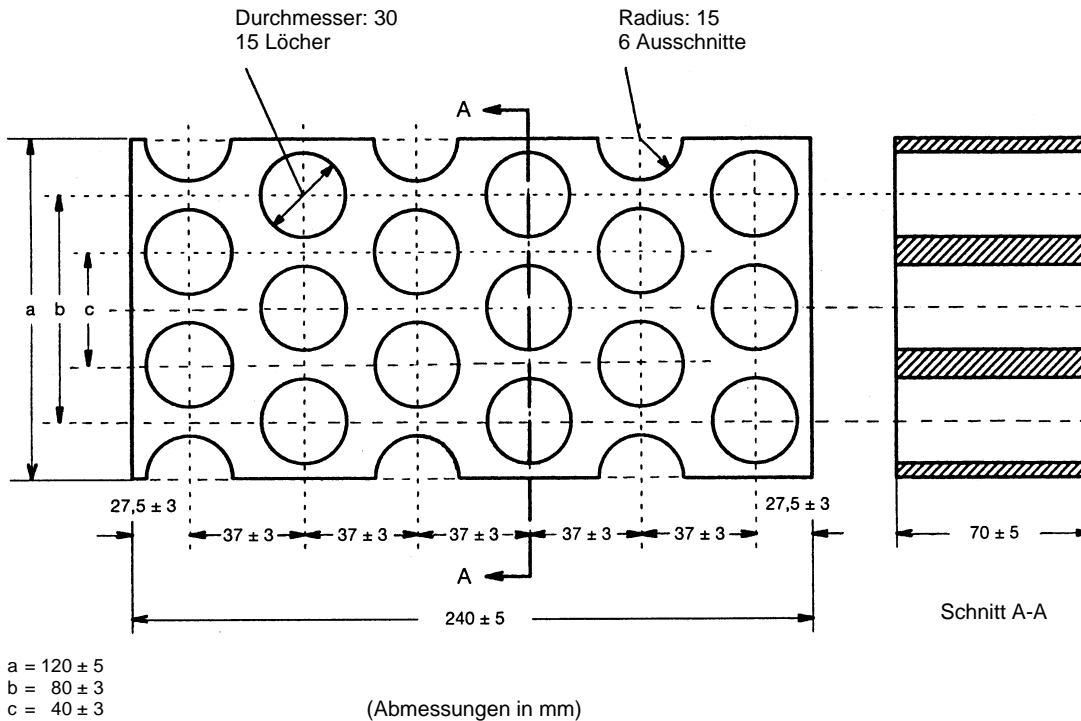


Abbildung 4

Anlage 2

ABMESSUNGEN UND TECHNISCHE DATEN DER SCHAMOTTESTEINE



Feuerbeständigkeit (Seger-Kegel)	SK 30
Al ₂ O ₃ -Gehalt	30–33%
Relatives Porenvolumen (Po)	20–22%
Dichte	1 900–2 000 kg/m ³
Wirksame gelochte Fläche	44,18%

Anlage 3

BESCHREIBUNGSBOGEN Nr. ...

gemäß Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (*) betreffend die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs in bezug auf die Kraftstoffbehälter

(Richtlinie 70/221/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie .../.../EG)

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese das Format A4 haben oder auf das Format A 4 gefaltet sein. Liegen Fotografien bei, müssen diese hinreichende Einzelheiten enthalten.

Weisen die Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten elektronisch gesteuerte Funktionen auf, so sind Angaben zu ihren Leistungsmerkmalen zu machen.

- 0. ALLGEMEINES
 - 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):.....
 - 0.2. Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):
 - 0.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden ^(b):
 - 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale:
 - 0.4. Fahrzeugklasse ^(c):.....
 - 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
 - 0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
 - 1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS
 - 1.1. Fotos und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs (nur bei unterschiedlichen Aufbauarten):
.....
 - 3. ANTRIEBSMASCHINE ^(d)
 - 3.2.2. Kraftstoff: Diesel/Benzin/LPG/sonstige Kraftstoffarten ⁽¹⁾
 - 3.2.3. Kraftstoffbehälter
 - 3.2.3.1. Betriebskraftstoffbehälter
 - 3.2.3.1.1. Anzahl, Fassungsvermögen, Material:
 - 3.2.3.1.2. Zeichnung und technische Beschreibung des (der) Behälter(s) mit allen Verbindungen und Leitungen des Be- und Entlüftungssystems, Verschlüssen, Ventilen und Halterungen:.....
 - 3.2.3.1.3. Zeichnung, aus der die Lage des (der) Behälter(s) im Fahrzeug klar hervorgeht:.....
 - 3.2.3.2. Reservekraftstoffbehälter
 - 3.2.3.2.1. Anzahl, Fassungsvermögen, Material:.....
 - 3.2.3.2.2. Zeichnung und technische Beschreibung des (der) Behälter(s) mit allen Verbindungen und Leitungen des Be- und Entlüftungssystems, Verschlüssen, Ventilen und Halterungen:.....
 - 3.2.3.2.3. Zeichnung, aus der die Lage des (der) Behälter(s) im Fahrzeug klar hervorgeht
-
(Datum, Aktenzeichen)

(*) Die Numerierungen und Fußnoten in diesem Beschreibungsbogen entsprechen denen in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG. Für die Zwecke dieser Richtlinie nicht relevante Punkte wurden weggelassen.
(1) Nichtzutreffendes streichen.

Anlage 4

MUSTER

(Größtformat: A4 (210 × 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der Behörde

Benachrichtigung über

- die Typgenehmigung ⁽¹⁾
- die Erweiterung der Typgenehmigung ⁽¹⁾
- die Verweigerung der Typgenehmigung ⁽¹⁾
- den Entzug der Typgenehmigung ⁽¹⁾

des Typs eines Fahrzeugs/Bauteils/seiner selbständigen technischen Einheit⁽¹⁾ in bezug auf die Richtlinie .../.../EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie .../.../EG:

Typgenehmigungsnummer:

Grund für die Erweiterung:.....

ABSCHNITT I

- 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
- 0.2. Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):.....
- 0.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug/Bauteil/an der selbständigen technischen Einheit ⁽¹⁾ ⁽²⁾ vorhanden:
- 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale:
- 0.4. Fahrzeugklasse ⁽¹⁾ ⁽³⁾:.....
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.7. Bei Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten Anbringungsstelle und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens:
- 0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

ABSCHNITT II

1. Zusätzliche Angaben (falls zutreffend) (Siehe Nachtrag):
2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst:.....
3. Datum des Prüfprotokolls:
4. Nummer des Prüfprotokolls:
5. Gegebenenfalls Bemerkungen (siehe Nachtrag):

- 6. Ort:.....
- 7. Datum:.....
- 8. Unterschrift:
- 9. Das Inhaltsverzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten Beschreibungsunterlagen, die auf Antrag erhältlich sind, liegt bei.

(¹) Nichtzutreffendes streichen.
 (²) Enthalten die Merkmale zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, des Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieses Typpergenehmigungsbogens sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).
 (³) Gemäß Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.

Nachtrag zum EG-Typpergenehmigungsbogen Nr. ...

*betreffend die Typpergenehmigung eines Fahrzeugs in bezug auf die Richtlinie 70/221/EWG
 (Kraftstoffbehälter), zuletzt geändert durch die Richtlinie .../.../EG*

- 1. Zusätzliche Angaben:
- 1.1. Werkstoff:
- 1.2. Fassungsvermögen:
- 1.3. Anordnung:
- 1.4. Kraftstoff: Diesel/Benzin/sonstige Kraftstoffarten (¹):
- 5. Bemerkungen:

(¹) Nichtzutreffendes streichen.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat am 6. Mai 1998 einen auf Artikel 95 des EG-Vertrags gestützten Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Kraftstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern übermittelt.
2. Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme am 10. Februar 1999 abgegeben und darin 8 Änderungen am Vorschlag der Kommission vorgeschlagen. Im Lichte dieser Stellungnahme hat die Kommission am 17. Mai 1999 einen geänderten Vorschlag vorgelegt und darin 4 der Änderungen des Europäischen Parlaments übernommen.
3. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat seine Stellungnahme am 10. September 1998 abgegeben.
4. Am 12. Juli 1999 hat der Rat gemäß Artikel 251 des Vertrags einen gemeinsamen Standpunkt zu dem Vorschlag der Kommission festgelegt.

II. ZIELSETZUNG

5. Zweck des Kommissionsvorschlags ist es, in die Richtlinie 70/221/EWG des Rates neue Bestimmungen für Kraftstoffbehälter aus Kunststoff für Fahrzeuge der Klasse M₁ aufzunehmen und den Titel und den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/221/EWG auf Behälter für andere als flüssige Kraftstoffe (d.h. gasförmige Kraftstoffe) auszuweiten.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Verfügender Teil

Der Rat hat den ursprünglichen Kommissionsvorschlag generell akzeptiert und nur geringfügige Änderungen vorgenommen, die den Text inhaltlich nicht ändern.

Anhang

Der Rat hat sich über geringfügige Änderungen des Anhangs verständigt, von denen die meisten redaktioneller Art sind.
