

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

C 198 E

Ausgabe  
in deutscher Sprache

### Mitteilungen und Bekanntmachungen

51. Jahrgang

5. August 2008

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	III <i>Vorbereitende Rechtsakte</i>	
	RAT	
2008/C 198 E/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 20/2008 vom 6. Juni 2008, 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 über die Hafensaatkontrolle (Neufassung) <sup>(1)</sup> .....	1

**DE**

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

## III

(Vorbereitende Rechtsakte)

## RAT

**GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 20/2008****vom Rat festgelegt am 6. Juni 2008****im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2008/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2008/C 198 E/01)

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,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat <sup>(4)</sup> wurde mehrmals grundlegend geändert. Da weitere Änderungen vorgenommen werden, sollte die Richtlinie im Interesse der Klarheit neugefasst werden.
- (2) Schiffsunfälle und die Verschmutzung der Meere und Küsten der Mitgliedstaaten erfüllen die Gemeinschaft mit ernster Sorge.
- (3) Ebenso ist die Gemeinschaft um die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen besorgt.
- (4) Sicherheit, Verhütung von Verschmutzung sowie Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord lassen sich durch drastische Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in

Gemeinschaftsgewässern wirkungsvoll verbessern, wenn Übereinkommen, internationale Codes und Entschließungen strikt eingehalten werden.

- (5) Die Kontrolle, ob Schiffe international vereinbarte Normen für die Sicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord einhalten, ist in erster Linie die Aufgabe des Flaggenstaats. Der Flaggenstaat, der sich gegebenenfalls der Unterstützung anerkannter Organisationen versichert, gewährleistet in jeder Hinsicht die Vollständigkeit und Wirksamkeit der Überprüfungen und Besichtigungen, die im Hinblick auf die Ausstellung der einschlägigen Zeugnisse durchgeführt werden. Das für das Schiff verantwortliche Unternehmen hat die Aufgabe, im Anschluss an die Besichtigung den Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung zu erhalten, um die Anforderungen der für das Schiff geltenden Übereinkommen zu erfüllen. Allerdings wies die Umsetzung und Durchsetzung internationaler Normen durch eine Reihe von Flaggenstaaten ernsthafte Mängel auf. Deshalb sollten die Hafenstaaten als zweite Verteidigungslinie gegen den Einsatz unternormiger Schiffe künftig auch die Einhaltung international vereinbarter Normen für die Sicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord kontrollieren, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Hafenstaatkontrolle keine Besichtigung ist und die entsprechenden Überprüfungsformulare keine Seetüchtigkeitszeugnisse darstellen.
- (6) Durch ein einheitliches Konzept der Mitgliedstaaten für die wirkungsvolle Durchsetzung dieser internationalen Normen an Bord von Schiffen, die in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren und deren Häfen anlaufen, sollten Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.
- (7) Die Schifffahrtsindustrie ist durch Terrorakte gefährdet. Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Verkehr wirksam umsetzen und die Einhaltung der Vorschriften für die Gefahrenabwehr durch entsprechende Kontrollen nachdrücklich überwachen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.<sup>(2)</sup> ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).<sup>(4)</sup> ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

- (8) Die Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Vereinbarung über die Hafensaatkontrolle (Pariser Vereinbarung) sollten genutzt werden.
- (9) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> geschaffene Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die notwendige Unterstützung für die möglichst einheitliche und effiziente Umsetzung des Systems der Hafensaatkontrolle leisten. Die EMSA sollte insbesondere zur Entwicklung und Anwendung der gemäß dieser Richtlinie einzurichtenden Überprüfungsdatenbank sowie einer harmonisierten Gemeinschaftsregelung für die Schulung und die Beurteilung der Befähigung der im Rahmen der Hafensaatkontrolle tätigen Besichtigter durch die Mitgliedstaaten beitragen.
- (10) Ein effizientes Hafensaatkontrollsystem sollte darauf abzielen, dass alle einen Hafen in der Europäischen Union anlaufenden Schiffe regelmäßig überprüft werden. Die Überprüfung sollte sich auf unternormige Schiffe konzentrieren, während Qualitätsschiffe, d. h. Schiffe mit zufriedenstellenden Überprüfungsergebnissen oder Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der dem freiwilligen Audit-System der Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) genügt, durch weniger häufige Überprüfungen belohnt werden sollten. Diese neuen Überprüfungsvorschriften sollten in das Hafensaatkontrollsystem der Gemeinschaft aufgenommen werden, sobald seine verschiedenen Aspekte definiert sind; dies sollte auf der Grundlage einer Überprüfungsaufteilung erfolgen, bei der jeder Mitgliedstaat einen angemessenen Beitrag zum Erreichen des Gemeinschaftsziels eines umfassenden Überprüfungssystems leistet. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung des Umfangs und der Merkmale des Schiffsverkehrs in jedem Hafen die erforderliche Zahl von Mitarbeitern, insbesondere von qualifizierten Besichtigern, einstellen und aufrechterhalten.
- (11) Mit der in dieser Richtlinie festgelegten Überprüfungsregelung wird der Arbeit im Rahmen der Pariser Vereinbarung Rechnung getragen. Da etwaige Entwicklungen, die sich aus der Pariser Vereinbarung ergeben, zunächst auf Gemeinschaftsebene vereinbart werden sollten, bevor sie innerhalb der EU Geltung erlangen, sollte eine enge Abstimmung zwischen der Gemeinschaft und der Pariser Vereinbarung eingeführt und beibehalten werden, damit eine größtmögliche Annäherung erreicht wird.
- (12) Die Kommission sollte die Überprüfungsdatenbank in enger Abstimmung mit der Pariser Vereinbarung verwalten und aktualisieren. In die Überprüfungsdatenbank sollten Überprüfungsdaten der Mitgliedstaaten und aller Vertragsstaaten der Pariser Vereinbarung aufgenommen werden. Bis das gemeinschaftliche System für den Austausch von Seeverkehrsinformationen (SafeSeaNet) vollständig betriebsbereit ist und eine automatische Erfassung der Daten über die Schiffsbewegungen in der Überprüfungsdatenbank zulässt, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission die Informationen übermitteln, die zur Gewährleistung einer angemessenen Überwachung der Anwendung dieser Richtlinie, insbesondere in Bezug auf die Schiffsbewegungen, erforderlich sind.
- Auf Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Überprüfungsdaten sollte die Kommission aus der Überprüfungsdatenbank Daten über das Risikoprofil von Schiffen, über zu überprüfende Schiffe und über die Bewegungen von Schiffen abrufen und die Überprüfungspflichten eines jeden Mitgliedstaats errechnen. Die Überprüfungsdatenbank sollte ferner so gestaltet sein, dass sie über Schnittstellen mit anderen Datenbanken der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr verbunden werden kann.
- (13) Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, die Erstellungsmethode für die weiße, graue und schwarze Liste von Flaggenstaaten im Rahmen der Pariser Vereinbarung zu überprüfen, um deren Billigkeit und Fairness, insbesondere gegenüber Flaggenstaaten mit kleinen Flotten zu gewährleisten.
- (14) Die Regeln und Verfahren für Hafensaat-Kontrollüberprüfungen einschließlich der Kriterien für das Festhalten von Schiffen sollten vereinheitlicht werden, um in allen Häfen ein gleiches Maß an Wirkung zu sichern und so das gezielte Anlaufen bestimmter Häfen, mit dem das Netz ordnungsgemäßer Kontrollen umgangen werden soll, drastisch zu verringern.
- (15) Schiffe, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, werden wiederkehrenden und zusätzlichen Überprüfungen unterzogen, die eine Prüfung zuvor festgelegter, je nach Schiffstyp, Art der Überprüfung und Erkenntnissen früherer Hafensaat-Kontrollüberprüfungen unterschiedlicher Bereiche jedes Schiffs umfassen. Die Überprüfungsdatenbank sollte die Elemente zur Bestimmung der bei jeder Überprüfung zu kontrollierenden Risikobereiche anzeigen.
- (16) Bestimmte Kategorien von Schiffen stellen ab einem gewissen Alter ein großes Unfall- und Verschmutzungsrisiko dar und sollten daher einer erweiterten Überprüfung unterliegen. Die Einzelheiten dieser erweiterten Überprüfung sollten festgelegt werden.
- (17) Gemäß der in dieser Richtlinie festgelegten Überprüfungsregelung richten sich die Abstände zwischen den wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen nach deren Risikoprofil, das anhand bestimmter allgemeiner und historischer Parameter festgelegt wird. Bei Schiffen mit hohem Risiko sollte dieser Abstand sechs Monate nicht überschreiten.
- (18) Um die für Hafensaatkontrollen zuständigen Behörden mit Informationen über in Häfen befindliche Schiffe zu versorgen, sollten die Hafenbehörden oder die zu diesem Zweck benannten Behörden oder Stellen Mitteilungen über die Ankunft von Schiffen möglichst unmittelbar nach Erhalt weiterleiten, was insbesondere von ihrer Fähigkeit abhängt, außerhalb ihrer üblichen Büroöffnungszeiten eine ausreichende Personalstärke vorzuhalten.

<sup>(1)</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1891/2006 (AbL. L 394 vom 30.12.2006, S. 1).

- (19) Einige Schiffe stellen wegen ihres schlechten Wartungszustands, der Überwachungsleistung ihres Flaggenstaats und ihrer Vorgeschichte ein offenkundiges Risiko für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Meeresumwelt dar. Die Gemeinschaft hat daher das Recht, diese Schiffe davon abzuhalten, die Häfen von Mitgliedstaaten anzulaufen. Die Zugangsverweigerung sollte verhältnismäßig sein und könnte zu einer unbegrenzten Zugangsverweigerung führen, wenn der Betreiber des Schiffes trotz mehrerer Zugangsverweigerungen und Festhaltemaßnahmen in Häfen in der Gemeinschaft weiterhin keine Abhilfemaßnahmen ergreift. Diese unbegrenzte Zugangsverweigerung sollte nur dann aufgehoben werden, wenn mehrere Bedingungen erfüllt sind, die sicherstellen sollen, dass das betreffende Schiff ohne Gefahr in den Gemeinschaftsgewässern betrieben werden kann, und die insbesondere den Flaggenstaat des Schiffes und das Betreiberunternehmen betreffen. Im Interesse der Transparenz sollte die Liste der Schiffe, denen der Zugang zu Häfen in der Gemeinschaft verweigert wurde, veröffentlicht werden.
- (20) Um die Belastung bestimmter Verwaltungen und Unternehmen durch wiederholte Überprüfungen zu verringern, sollten Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen gemäß der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr<sup>(1)</sup>, die von einem Aufnahmestaat, der nicht der Flaggenstaat des Schiffes ist, durchgeführt werden und mindestens alle Bestandteile einer erweiterten Überprüfung umfassen, bei der Berechnung des Risikoprofils des Schiffes, der Zeitabstände zwischen Überprüfungen und der Erfüllung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats berücksichtigt werden. Außerdem sollte die Kommission prüfen, ob es angebracht ist, dass die Richtlinie 1999/35/EG in Zukunft ergänzt wird, um das für den Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von und nach Häfen der Mitgliedstaaten erforderliche Sicherheitsniveau zu erhöhen.
- (21) Mängel, die auf der Nichteinhaltung der Bestimmungen der Übereinkommen beruhen, sollten beseitigt werden. Schiffe, bei denen eine Mängelbeseitigung erforderlich ist, sollten, wenn die festgestellten Mängel eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, so lange festgehalten werden, bis die Mängel behoben sind.
- (22) Es sollte ein Recht auf Widerspruch gegen ein von den zuständigen Behörden verfügtes Festhalten vorgesehen werden, um unangemessene Anordnungen zu verhindern, die ein unzulässiges Festhalten und Verzögerungen bewirken könnten.
- (23) Behörden und Besichtigter, die an der Hafenstaatkontrolle beteiligt sind, sollten in keinem Interessenkonflikt in Bezug auf die Häfen oder die Schiffe, in bzw. auf denen Überprüfungen vorgenommen werden, oder damit verbundenen Interessen stehen. Die Besichtigter sollten angemessen qualifiziert sein und eine geeignete Schulung erhalten, damit sie ihre Fachkenntnisse für die Durchführung von Überprüfungen aufrechterhalten und verbessern können. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Entwicklung und Förderung einer harmonisierten Gemeinschaftsregelung für die Schulung und die Bewertung der Befähigung der Besichtigter zusammenarbeiten.
- (24) Lotsen und Hafenbehörden oder Stellen sollte es ermöglicht werden, nützliche Informationen über an Bord von Schiffen festgestellte offensichtliche Auffälligkeiten zu liefern.
- (25) Beschwerden über die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord sollten untersucht werden. Jeder Beschwerdeführer sollte über die Maßnahmen bei der Weiterverfolgung seiner Beschwerde unterrichtet werden.
- (26) Die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und sonstigen Behörden oder Organisationen ist für eine wirksame Nachprüfung von Schiffen, denen trotz Mängeln das Auslaufen erlaubt worden ist, und für den Austausch von Informationen über Schiffe in Häfen erforderlich.
- (27) Da die Überprüfungsdatenbank ein wesentlicher Bestandteil der Hafenstaatkontrolle ist, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass sie entsprechend den Gemeinschaftsanforderungen aktualisiert wird.
- (28) Die Veröffentlichung von Angaben über Schiffe sowie ihre Betreiber und Unternehmen, welche die internationalen Normen für die Sicherheit, die Gesundheit und den Schutz der Meeresumwelt nicht einhalten, kann ein wirkungsvolles Abschreckungsmittel sein, das Verlader davon abhält, solche Schiffe zu benutzen, und ein Anreiz für die Eigner dieser Schiffe, Abhilfemaßnahmen zu treffen. Im Hinblick auf die bereitzustellenden Angaben sollte die Kommission eine enge Zusammenarbeit mit der Pariser Vereinbarung aufbauen und alle veröffentlichten Angaben berücksichtigen, um unnötige Doppelarbeit zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten sollten die einschlägigen Angaben nur einmal bereitstellen müssen.
- (29) Sämtliche Kosten für Überprüfungen, die ein Festhalten von Schiffen rechtfertigen, sowie für die Aufhebung der Zugangsverweigerung sollten von dem Eigner oder dem Betreiber des Schiffes getragen werden.
- (30) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden<sup>(2)</sup>.
- (31) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Richtlinie zu ändern, um relevante spätere Änderungen von Übereinkommen, internationalen Codes und Entschlüssen umzusetzen und Durchführungsvorschriften für die Artikel 7 und 9 zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen

(1) ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

(2) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

der Richtlinie 2002/59/EG, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

- (32) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten durch Verbesserung des Überprüfungssystems der Gemeinschaft für Seeschiffe und die Entwicklung von Schutzmaßnahmen gegen Meeresverschmutzung, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (33) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht ist auf diejenigen Bestimmungen zu beschränken, die gegenüber der Richtlinie 95/21/EG eine inhaltliche Änderung herbeiführen. Die Verpflichtung zur Umsetzung der unverändert gebliebenen Bestimmungen ergibt sich aus jener Richtlinie.
- (34) Diese Richtlinie sollte die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang XV Teil B angegebenen Richtlinien in nationales Recht unberührt lassen.
- (35) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung <sup>(1)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.
- (36) Um den Binnenmitgliedstaaten keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollten diese Mitgliedstaaten im Rahmen einer Geringfügigkeitsregel von dieser Richtlinie abweichen können, was bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange sie bestimmte Kriterien erfüllen.
- (37) Damit die Tatsache berücksichtigt wird, dass die französischen überseeischen Departments in einem anderen geografischen Raum liegen, zu einem großen Teil Vertragsparteien anderer regionaler Hafenstaatkontrollvereinbarungen als der Pariser Vereinbarung sind und über sehr begrenzte Verkehrsverbindungen zum europäischen Festland verfügen, sollte es dem betreffenden Mitgliedstaat gestattet sein, die betreffenden Häfen aus dem innerhalb der Gemeinschaft angewandten System der Hafenstaatkontrolle auszunehmen —

<sup>(1)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Zweck

Diese Richtlinie soll zu einer drastischen Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten beitragen, indem

- a) die Einhaltung internationaler und einschlägiger gemeinschaftlicher Vorschriften für die Sicherheit auf See, die Gefahrenabwehr im Seeverkehr, den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe aller Flaggen gefördert wird;
- b) gemeinsame Kriterien für die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat festgelegt und die Verfahren für die Überprüfung und das Festhalten vereinheitlicht werden, wobei das Fachwissen und die Erfahrungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung zugrunde zu legen sind;
- c) in der Gemeinschaft ein System der Hafenstaatkontrolle durchgeführt wird, das auf den in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführten Überprüfungen beruht und mit dem das Ziel verfolgt wird, alle Schiffe in Zeitabständen zu überprüfen, die sich nach ihrem Risikoprofil richten, wobei stärker risikobehaftete Schiffe eingehenderen Überprüfungen in kürzeren Zeitabständen unterzogen werden.

#### Artikel 2

##### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Übereinkommen“ folgende Übereinkommen mit ihren Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden rechtlich bindenden Kodizes in der jeweils geltenden Fassung:
  - a) das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL 66);
  - b) das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74);
  - c) das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78);
  - d) das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78/95);
  - e) das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72);

- f) das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (ITC 69);
- g) das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (ILO Nr. 147);
- h) das Internationale Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (CLC 92);
2. „Pariser Vereinbarung“ die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in der jeweils geltenden Fassung.
3. „Rahmen und Verfahren für das freiwillige Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten“ die EntschlieÙung A.974(24) der IMO-Versammlung.
4. „unter die Pariser Vereinbarung fallende Region“ den geografischen Raum, in dem die Vertragsstaaten der Pariser Vereinbarung im Rahmen dieser Vereinbarung Überprüfungen durchführen.
5. „Schiff“ ein seegehendes Fahrzeug, auf das eines oder mehrere Übereinkommen Anwendung finden und das eine andere Flagge als diejenige des Hafenstaats führt.
6. „Schnittstelle Schiff/Hafen“ die Interaktionen, die auftreten, wenn ein Schiff direkt und unmittelbar von Tätigkeiten betroffen ist, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern oder mit der Erbringung von Hafendienstleistungen vom oder zum Schiff stehen.
7. „vor Anker liegendes Schiff“ ein in einem Hafen oder einem anderen Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines Hafens, jedoch nicht an einem Liegeplatz, befindliches Schiff, bei dem eine Schnittstelle Schiff/Hafen vorliegt.
8. „Besichtiger“ eine Person, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß zur Durchführung von Hafenstaatkontrollen ermächtigt wurde und dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist.
9. „zuständige Behörde“ eine für die Hafenstaatkontrolle gemäß dieser Richtlinie zuständige Seeschiffahrtsbehörde.
10. „zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr“ eine zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr gemäß Artikel 2 Nummer 7 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen <sup>(1)</sup>.
11. „Nachtzeit“ eine in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens sieben Stunden, welche auf jeden Fall die Zeitspanne zwischen 24 Uhr und 5 Uhr umfasst.
12. „Erstüberprüfung“ einen Besuch an Bord des Schiffes durch einen Besichtiger zur Überprüfung der Beachtung der einschlägigen Übereinkommen und Vorschriften, wobei mindestens die in Artikel 12 Absatz 1 vorgeschriebenen Kontrollen durchzuführen sind.
13. „gründlichere Überprüfung“ eine Überprüfung, bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den in Artikel 12 Absatz 3 genannten Umständen insgesamt oder gegebenenfalls teilweise einer ausführlichen Prüfung hinsichtlich Bau, Ausrüstung, Besatzung, Lebens- und Arbeitsbedingungen und Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden.
14. „erweiterte Überprüfung“ eine Überprüfung, die mindestens die in Anhang VII aufgeführten Punkte umfasst. Eine erweiterte Überprüfung kann eine gründlichere Überprüfung beinhalten, wann immer dafür triftige Gründe gemäß Artikel 12 Absatz 3 vorliegen.
15. „Beschwerde“ eine(n) von einer Person, die ein berechtigtes Interesse hinsichtlich der Sicherheit des Schiffes einschließlich der Sicherheit und Gesundheit seiner Besatzung, der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und der Verhütung von Verschmutzung hat, vorgelegte Information oder vorgelegten Bericht.
16. „Festhalten“ das förmliche Verbot, mit dem einem Schiff wegen festgestellter Mängel, die es einzeln oder zusammen seuntüchtig machen, untersagt wird, auszulaufen.
17. „Zugangsverweigerung“ ein dem Kapitän eines Schiffes, dem für das Schiff verantwortlichen Unternehmen und dem Flaggenstaat übermittelter Beschluss, in dem mitgeteilt wird, dass dem Schiff der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wird.
18. „Einstellung eines Betriebs“ ein förmliches Verbot, mit dem einem Schiff wegen festgestellter Mängel, die einzeln oder zusammen die weitere Durchführung eines Betriebs gefährlich machen, untersagt wird, diesen Betrieb weiter durchzuführen.
19. „Unternehmen“ den Eigner des Schiffes oder eine sonstige Organisation oder Person (wie z. B. den Geschäftsführer oder den Bareboatcharterer), die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle durch den Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.
20. „anerkannte Organisation“ eine Klassifizierungsgesellschaft oder eine andere private Organisation, die für die Verwaltung eines Flaggenstaats gesetzlich vorgeschriebene Aufgaben durchführt.
21. „vorgeschriebenes Zeugnis“ ein gemäß den Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestelltes Zeugnis.
22. „Klassifikationszertifikat“ ein Dokument, mit dem die Übereinstimmung mit Kapitel II-1, Teil A-1, Regel 3-1 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74) bestätigt wird.
23. „Überprüfungsdatenbank“ das Informationssystem für die Daten zur Hafenstaatkontrolle in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.

<sup>(1)</sup> ABL L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

## Artikel 3

**Geltungsbereich**

1. Diese Richtlinie gilt für Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, in dem eine Schnittstelle Schiff/Hafen erfolgen soll, und ihre Besatzung.

Wird in dieser Richtlinie auf Häfen anlaufende Schiffe Bezug genommen, so gilt dies auch für vor Anker liegende Schiffe, sofern nichts Gegenteiliges bestimmt ist.

Frankreich kann beschließen, dass Häfen in den in Artikel 299 Absatz 2 des Vertrags genannten überseeischen Departements nicht unter diesen Absatz fallen.

Überprüft ein Mitgliedstaat ein Schiff in seinen Hoheitsgewässern außerhalb eines Hafens, so gilt dies als Überprüfung für die Zwecke dieser Richtlinie.

Die den Mitgliedstaaten im Rahmen der einschlägigen Übereinkommen verliehenen Rechte auf Interventionen bleiben von diesem Artikel unberührt.

Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben und nachweisen können, dass der Anteil der von dieser Richtlinie erfassten Schiffe an der Gesamtzahl der einzelnen Fahrzeuge, die ihre Flusshäfen in den drei vorangegangenen Jahren jährlich angelaufen haben, weniger als 5 % beträgt, dürfen von dieser Richtlinie abweichen.

Sie teilen der Kommission spätestens zum Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie die Gesamtzahl der Fahrzeuge und die Zahl der Schiffe mit, die ihre Häfen während des vorstehend genannten Zeitraums von drei Jahren angelaufen haben, und unterrichten die Kommission über jede anschließende Änderung der vorstehend genannten Zahlen.

2. Bei Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 wenden die Mitgliedstaaten die anwendbaren Vorschriften eines einschlägigen Übereinkommens an und treffen, soweit ein Übereinkommen nicht anwendbar ist, die gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Schiffe nicht offensichtlich eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen. Die Mitgliedstaaten lassen sich bei der Anwendung dieses Absatzes von Anlage 1 der Pariser Vereinbarung leiten.

3. Bei der Überprüfung eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der nicht Vertragspartei eines Übereinkommens ist, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass diesem Schiff und seiner Besatzung keine günstigere Behandlung gewährt wird als einem Schiff unter der Flagge eines Staates, der Vertragspartei jenes Übereinkommens ist.

4. Fischereifahrzeuge, Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Holzschiffe einfacher Bauart, staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden, und Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.

## Artikel 4

**Überprüfungsbefugnisse**

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um rechtlich befugt zu sein, an Bord ausländischer Schiffe die in dieser Richtlinie genannten Überprüfungen in Einklang mit internationalem Recht durchzuführen.

2. Die Mitgliedstaaten unterhalten für die Überprüfung von Schiffen geeignete, zuständige Behörden, die über die erforderliche Zahl von Mitarbeitern, insbesondere von qualifizierten Besichtigern, verfügen, und stellen durch geeignete Maßnahmen sicher, dass diese Besichtigter ihre Pflichten aus dieser Richtlinie erfüllen und insbesondere für die Durchführung der nach dieser Richtlinie erforderlichen Überprüfungen zur Verfügung stehen.

## Artikel 5

**Überprüfungsregelung und jährliche Überprüfungspflicht**

1. Die Mitgliedstaaten führen Überprüfungen gemäß dem in Artikel 11 beschriebenen Auswahlverfahren und den Bestimmungen des Anhangs I durch.

2. Um seiner jährlichen Überprüfungspflicht nachzukommen, verfährt jeder Mitgliedstaat wie folgt:

- a) Er überprüft alle Schiffe der Prioritätsstufe I im Sinne von Artikel 11 Buchstabe a, die seine Häfen anlaufen, und
- b) führt jährlich so viele Überprüfungen von Schiffen der Prioritätsstufen I und II gemäß Artikel 11 Buchstaben a und b durch, dass deren Gesamtzahl mindestens seinem Anteil an den insgesamt jährlich in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchzuführenden Überprüfungen entspricht. Der Anteil eines jeden Mitgliedstaats an den Überprüfungen basiert auf der Zahl der einzelnen Schiffe, die Häfen des betreffenden Mitgliedstaats anlaufen, bezogen auf die Gesamtzahl einzelner Schiffe, die die Häfen eines jeden Staates in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region anlaufen.

3. Bei der Berechnung des in Absatz 2 Buchstabe b genannten Anteils an den Überprüfungen, die insgesamt jährlich in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchzuführen sind, werden vor Anker liegende Schiffe nicht mitgezählt, sofern der betreffende Mitgliedstaat keine anderweitigen Festlegungen getroffen hat.

## Artikel 6

**Modalitäten der Erfüllung der Überprüfungspflicht**

1. Ein Mitgliedstaat, dem es nicht gelingt, die in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a vorgeschriebenen Überprüfungen durchzuführen, erfüllt seine Überprüfungspflicht nach jener Vorschrift, wenn die nicht zustande gekommenen Überprüfungen folgende Prozentsätze nicht überschreiten

- a) 5 % der Gesamtzahl der seine Häfen anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I mit hohem Risikoprofil,

b) 10 % der Gesamtzahl der seine Häfen anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I ohne hohes Risikoprofil.

Ungeachtet der unter den Buchstaben a und b genannten Prozentsätze räumen die Mitgliedstaaten der Überprüfung von Schiffen, die gemäß den Daten in der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Gemeinschaft anlaufen, Vorrang ein.

2. Es wird angenommen, dass ein Mitgliedstaat, in dem die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen von Schiffen der Prioritätsstufe I seinen in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b genannten Anteil an den Überprüfungen übersteigt, seine Überprüfungspflicht erfüllt, wenn die Anzahl der von diesem Mitgliedstaat ausgeführten Überprüfungen von Schiffen der Prioritätsstufe I mindestens seinem Anteil an den Überprüfungen entspricht und wenn nicht mehr als 30 % der Gesamtzahl der die Häfen dieses Mitgliedstaats anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I nicht von ihm überprüft werden.

3. Es wird angenommen, dass ein Mitgliedstaat, in dem die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen von Schiffen der Prioritätsstufen I und II den in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b genannten Anteil an den Überprüfungen unterschreitet, seine Überprüfungspflicht erfüllt, wenn dieser Mitgliedstaat die nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a vorgeschriebenen Überprüfungen von Schiffen der Prioritätsstufe I durchführt und mindestens 85 % aller seine Häfen anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe II überprüft.

#### Artikel 7

##### Fälle, in denen bestimmte Schiffe nicht überprüft werden

1. Ein Mitgliedstaat kann unter folgenden Umständen beschließen, die Überprüfung eines Schiffes der Prioritätsstufe I aufzuschieben:

- a) Die Überprüfung kann beim nächsten Anlaufen des Schiffes in demselben Mitgliedstaat erfolgen, sofern das Schiff in der Zwischenzeit keinen anderen Hafen in der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region anläuft und der Aufschub nicht mehr als 15 Tage beträgt, oder
- b) die Überprüfung kann innerhalb von 15 Tagen in einem anderen Anlaufhafen in der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region erfolgen, sofern sich der Staat, in dem dieser Anlaufhafen liegt, im Voraus zur Durchführung der Überprüfung bereit erklärt hat.

Wird eine Überprüfung gemäß Buchstabe a oder Buchstabe b aufgeschoben und in der Überprüfungsdatenbank erfasst, so wird eine ausgebliebene Überprüfung für den Mitgliedstaat, der die Überprüfung aufgeschoben hat, nicht als eine ausgebliebene Überprüfung gewertet.

2. Erfolgt die Überprüfung eines Schiffes der Prioritätsstufe I aus betrieblichen Gründen nicht, wird sie nicht als ausgebliebene

Überprüfung gewertet, sofern der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird und die folgenden außergewöhnlichen Umstände vorliegen:

- a) Die Durchführung der Überprüfung würde nach Auffassung der zuständigen Behörde ein Risiko für die Sicherheit der Besichter, des Schiffes oder dessen Besatzung oder für den Hafen bzw. die Meeresumwelt darstellen oder
  - b) das Anlaufen des Schiffes erfolgt nur zur Nachtzeit. In diesem Fall treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe, deren Anlaufen regelmäßig zur Nachtzeit erfolgt, angemessen überprüft werden.
3. Wird ein vor Anker liegendes Schiff nicht überprüft, so wird dies nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, wenn
- a) das Schiff innerhalb von 15 Tagen in einem anderen Hafen in der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region gemäß Anhang I überprüft wird oder
  - b) das Anlaufen des Schiffes nur zur Nachtzeit erfolgt oder von so kurzer Dauer ist, dass eine zufrieden stellende Überprüfung nicht möglich ist und der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird, oder
  - c) die Durchführung der Überprüfung nach Auffassung der zuständigen Behörde ein Risiko für die Sicherheit der Besichter, des Schiffes oder dessen Besatzung oder für den Hafen bzw. die Meeresumwelt darstellen würde und der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird.
4. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung um Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel werden nach dem in Artikel 30 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

#### Artikel 8

##### Anmeldung von Schiffen

1. Der Betreiber, Agent oder Kapitän eines gemäß Artikel 13 für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommenden und zu einem Hafen eines Mitgliedstaats fahrenden Schiffes meldet dessen Ankunft gemäß Anhang III an.

2. Nach Eingang der Anmeldung gemäß Absatz 1 dieses Artikels und Artikel 4 der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr<sup>(1)</sup> übermittelt die Hafenbehörde oder Stelle oder die für diesen Zweck benannte Behörde oder Stelle diese an die zuständige Behörde.

3. Bei allen in diesem Artikel vorgesehenen Mitteilungen ist der elektronischen Übermittlung stets der Vorzug zu geben.

<sup>(1)</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

4. Die von den Mitgliedstaaten für die Zwecke von Anhang III entwickelten Verfahren und Formate müssen den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 2002/59/EG für die Anmeldung von Schiffen entsprechen.

#### Artikel 9

##### Risikoprofil eines Schiffs

1. Für alle in der Überprüfungsdatenbank erfassten Schiffe wird ein Risikoprofil erstellt, das die jeweilige Überprüfungspriorität, die Abstände zwischen den Überprüfungen und den Umfang der Überprüfungen vorgibt.

2. Das Risikoprofil eines Schiffs wird anhand einer Kombination allgemeiner und historischer Parameter wie folgt festgelegt:

##### a) Allgemeine Parameter

Allgemeine Parameter beruhen auf dem Schiffstyp, dem Alter, der Flagge, den beteiligten anerkannten Organisationen und der Leistung des Unternehmens gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 1 und Anhang II.

##### b) Historische Parameter

Historische Parameter beruhen auf der Anzahl der Mängel und Festhaltemaßnahmen während eines bestimmten Zeitraums gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 2 und Anhang II.

3. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung um Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel, die insbesondere Folgendes betreffen:

##### a) die Flaggenstaat-Kriterien,

##### b) die Kriterien für die Leistung des Unternehmens,

werden nach dem in Artikel 30 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle und unter Zugrundelegung des im Rahmen der Pariser Vereinbarung gewonnenen Fachwissens erlassen.

Ungeachtet des Buchstabens a wird die Vorlage eines Selbstbewertungsbogens hinsichtlich der Leistung des Flaggenstaats (Self Assessment Form (SAF)) zumindest bis 1. Januar 2011 als Alternativkriterium zum freiwilligen Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten angewandt.

Sechs Monate vor dem 1. Januar 2011 prüft die Kommission, welche Fortschritte im Rahmen der IMO bei der Umsetzung des Auditsystems erzielt wurden, und schlägt geeignete Maßnahmen zur Umsetzung dieses Kriteriums vor, wobei erforderlichenfalls auch eine Verlängerung des Zeitraums für die Vorlage des IMO-SAF vorzusehen ist.

#### Artikel 10

##### Häufigkeit der Überprüfungen

Schiffe, die Häfen in der Gemeinschaft anlaufen, werden wie folgt wiederkehrenden Überprüfungen oder zusätzlichen Überprüfungen unterzogen:

a) Die Schiffe werden wiederkehrenden Überprüfungen in zuvor festgelegten Abständen unterzogen, die sich nach ihrem Risikoprofil gemäß Anhang I Teil I richten. Der Abstand zwi-

schen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen wächst mit abnehmendem Risiko.

b) Die Schiffe werden unabhängig von der Zeit, die seit der letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, wie folgt zusätzlichen Überprüfungen unterzogen:

— Die zuständige Behörde sorgt dafür, dass Schiffe, für die in Anhang I Teil II Abschnitt 2.A aufgeführte Prioritätsfaktoren gelten, überprüft werden.

— Schiffe, für die in Anhang I Teil II Abschnitt 2.B aufgeführte unerwartete Faktoren gelten, können überprüft werden. Die Entscheidung, eine solche zusätzliche Überprüfung durchzuführen, unterliegt der fachlichen Beurteilung der zuständigen Behörde.

#### Artikel 11

##### Auswahl der zu überprüfenden Schiffe

Die zuständige Behörde sorgt dafür, dass Schiffe aufgrund ihres in Anhang I Teil I beschriebenen Risikoprofils sowie bei Auftreten von Prioritätsfaktoren oder unerwarteten Faktoren gemäß Anhang I Teil II Abschnitte 2.A und 2.B für eine Überprüfung ausgewählt werden.

Im Hinblick auf die Überprüfung von Schiffen verfährt die zuständige Behörde wie folgt:

a) Sie wählt einer obligatorischen Überprüfung zu unterziehende Schiffe, die als Schiffe der „Prioritätsstufe I“ bezeichnet werden, gemäß dem in Anhang I Teil II Abschnitt 3.A beschriebenen Auswahlverfahren aus,

b) sie kann für eine Überprüfung in Betracht kommende Schiffe, die als Schiffe der „Prioritätsstufe II“ bezeichnet werden, gemäß Anhang I Teil II Abschnitt 3.B auswählen.

#### Artikel 12

##### Erstüberprüfung und gründlichere Überprüfung

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Schiffe, die gemäß Artikel 11 für eine Überprüfung ausgewählt werden, wie folgt einer Erstüberprüfung oder einer gründlicheren Überprüfung unterzogen werden:

1. Bei jeder Erstüberprüfung eines Schiffes stellt die zuständige Behörde sicher, dass der Besichtigter mindestens

a) die in Anhang IV aufgeführten Zeugnisse und Unterlagen überprüft, die gemäß den gemeinschaftlichen Vorschriften für den Seeverkehr und gemäß Übereinkommen über Sicherheit und Gefahrenabwehr an Bord mitzuführen sind;

b) gegebenenfalls überprüft, ob bei einer früheren Überprüfung durch einen Mitgliedstaat oder einen Unterzeichnerstaat der Pariser Vereinbarung festgestellte Mängel beseitigt wurden;

c) sich einen Eindruck vom Gesamtzustand des Schiffes, einschließlich der hygienischen Verhältnisse, einschließlich des Maschinenraums und der Unterkünfte räume verschafft.

2. Wurden nach einer in Absatz 1 genannten Überprüfung Mängel in der Überprüfungsdatenbank erfasst, die im nächsten Anlaufhafen zu beseitigen sind, so kann die zuständige Behörde des nächsten Anlaufhafens beschließen, die in Absatz 1 Buchstaben a und c genannten Überprüfungen nicht durchzuführen.
3. Eine gründlichere Überprüfung einschließlich einer weiteren Kontrolle, ob die betrieblichen Anforderungen an Bord erfüllt werden, wird durchgeführt, wenn es nach der Überprüfung im Sinne des Absatzes 1 triftige Gründe für die Annahme gibt, dass der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung oder seine Besatzung die anwendbaren Vorschriften eines Übereinkommens im Wesentlichen nicht erfüllt.

„Triftige Gründe“ liegen vor, wenn der Besichtigter auf Anzeichen stößt, die nach seinem fachlichen Urteil eine gründlichere Überprüfung des Schiffes, der Ausrüstung oder der Besatzung erforderlich machen.

Der Anhang V enthält Beispiele für „triftige Gründe“.

#### Artikel 13

### Erweiterte Überprüfungen

1. Die folgenden Kategorien von Schiffen kommen für eine erweiterte Überprüfung gemäß Anhang I Teil II Abschnitte 3.A und 3.B in Betracht:
  - Schiffe mit hohem Risikoprofil,
  - Fahrgastschiffe, Tankschiffe für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffe, die älter als 12 Jahre sind,
  - Schiffe mit hohem Risikoprofil sowie Fahrgastschiffe, Tankschiffe für Öl, Gas und Chemieprodukte und Massengutschiffe, die älter als 12 Jahre sind, bei Auftreten von Prioritätsfaktoren oder unerwarteten Faktoren,
  - Schiffe, die nach einer gemäß Artikel 15 angeordneten Zugangsverweigerung einer erneuten Überprüfung unterzogen werden.
2. Nach Eingang der Voranmeldung eines für eine wiederkehrende erweiterte Überprüfung in Betracht kommenden Schiffes unterrichtet die zuständige Behörde das Schiff, wenn die erweiterte Überprüfung nicht durchgeführt wird.

Der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes gewährleistet, dass im Betriebsplan ausreichend Zeit für die Durchführung der erweiterten Überprüfung zur Verfügung steht.

Unbeschadet der aus Sicherheitsgründen erforderlichen Kontrollmaßnahmen bleibt das Schiff bis zum Abschluss der Überprüfung im Hafen.

3. Der Umfang einer erweiterten Überprüfung einschließlich der zu erfassenden Risikobereiche ist in Anhang VII dargelegt. Die Kommission erlässt nach dem Verfahren des Artikels 30 Absatz 2 Durchführungsvorschriften zu Anhang VII.

#### Artikel 14

### Leitlinien und Verfahren für die Sicherheit und die Gefahrenabwehr

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Besichtigter die in Anhang VI festgelegten Verfahren und Leitlinien befolgen.
2. Was Sicherheitskontrollen betrifft, so wenden die Mitgliedstaaten die einschlägigen Verfahren gemäß Anhang VI dieser Richtlinie auf alle in Artikel 3 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 genannten Schiffe an, die ihre Häfen anlaufen, wenn sie nicht unter der Flagge des Hafenstaats, in dem die Überprüfung durchgeführt wird, fahren.
3. Die Bestimmungen des Artikels 13 der vorliegenden Richtlinie über die erweiterte Überprüfung gelten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gemäß Artikel 2 Buchstaben a und b der Richtlinie 1999/35/EG.

Wurde ein Schiff gemäß den Artikeln 6 und 8 der Richtlinie 1999/35/EG durch einen Aufnahmestaat besichtigt, der nicht der Flaggenstaat des Schiffes ist, so wird diese gezielte Besichtigung als gründlichere bzw. erweiterte Überprüfung in die Überprüfungsdatenbank aufgenommen und für die Zwecke der Artikel 9, 10 und 11 der vorliegenden Richtlinie sowie für die Berechnung der Erfüllung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats berücksichtigt, soweit alle in Anhang VII genannten Punkte erfasst sind.

Die Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie über Mängelbeseitigung, Festhalten, Zugangsverweigerung und Folgemaßnahmen nach Überprüfungen, Festhaltmaßnahmen und Zugangsverweigerung gelten gegebenenfalls unbeschadet eines nach Artikel 10 der Richtlinie 1999/35/EG gegen ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug verhängten Betriebsverbots.

4. Falls erforderlich, kann die Kommission nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Verfahren Vorschriften für die harmonisierte Durchführung der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels erlassen.

#### Artikel 15

### Zugangsverweigerung für bestimmte Schiffe

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass jedem Schiff, das
  - die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die schwarze Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde; oder

- die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die graue Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde; oder
- über das im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung ein Betriebsverbot gemäß der Richtlinie 1999/35/EG des Rates verhängt wurde,

mit Ausnahme der Fälle des Artikels 20 Absatz 6 der Zugang zu ihren Häfen verweigert wird.

Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff den Hafen verlassen hat, in dem es zum dritten Mal fest gehalten wurde und wo eine Zugangsverweigerung ausgesprochen wurde.

2. Die Zugangsverweigerung wird nach Ablauf von drei Monaten nach dem Datum ihrer Ausstellung aufgehoben, sofern die Bedingungen von Anhang VIII Absätze 3 bis 9 erfüllt sind.

Wird über das Schiff eine zweite Zugangsverweigerung verhängt, so beträgt dieser Zeitraum 12 Monate.

3. Jedes weitere Festhalten des Schiffes in einem Hafen innerhalb der Gemeinschaft führt zu einer unbegrenzten Zugangsverweigerung in allen Häfen innerhalb der Gemeinschaft. Die unbegrenzte Zugangsverweigerung kann nach Ablauf von 36 Monaten nach ihrer Verhängung und nur dann aufgehoben werden, wenn

- das Schiff die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote weder unter die in Absatz 1 genannte schwarze noch die graue Liste fällt,
- die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifikationszertifikate des Schiffes von einer oder mehreren Organisation(en) ausgestellt sind, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden<sup>(1)</sup> anerkannt sind,
- das Schiff von einem Unternehmen mit hoher Leistung gemäß Anhang I Teil I Abschnitt I betrieben wird und
- wenn die in Anhang VIII Absätze 3 bis 9 genannten Bedingungen erfüllt sind.

4. Für die Zwecke dieses Artikels halten die Mitgliedstaaten die in Anhang VIII aufgeführten Verfahren ein.

<sup>(1)</sup> ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

## Artikel 16

### Überprüfungsbericht an den Kapitän

Im Anschluss an eine Überprüfung, eine gründlichere Überprüfung oder eine erweiterte Überprüfung verfasst der Besichtigter einen Überprüfungsbericht nach Anhang IX. Der Kapitän des Schiffes erhält eine Abschrift des Überprüfungsberichts.

## Artikel 17

### Beschwerden

Alle Beschwerden werden einer Erstbeurteilung unterzogen.

Betrachtet die zuständige Behörde die Beschwerde als offenkundig unbegründet, so teilt sie dem Beschwerdeführer ihre Entscheidung und die Gründe dafür mit.

Der Name des Beschwerdeführers wird dem Kapitän und dem Eigner des Schiffes nicht mitgeteilt. Der Besichtigter stellt sicher, dass während der Befragungen von Besatzungsmitgliedern die Vertraulichkeit gewahrt wird.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Verwaltung des Flaggenstaats mit Kopie an die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) gegebenenfalls über nicht offenkundig unbegründete Beschwerden und eingeleitete Folgemaßnahmen.

## Artikel 18

### Mängelbeseitigung und Festhalten

1. Die zuständige Behörde muss sich davon überzeugen, dass bei der Überprüfung bestätigte oder festgestellte Mängel entsprechend den Übereinkommen beseitigt werden.

2. Bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen, sorgt die zuständige Behörde des Hafenstaats, in dem das Schiff überprüft wird, dafür, dass das Schiff festgehalten oder der Betrieb, bei dem die Mängel festgestellt werden, eingestellt wird. Die Anordnung des Festhaltens oder der Einstellung des Betriebs wird so lange nicht aufgehoben, wie die Gefahr nicht beseitigt ist oder diese Behörde nicht feststellt, dass das Schiff unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, ohne dass dies eine Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder eine Gefahr für andere Schiffe oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt.

3. Bei der nach seinem fachlichen Urteil erfolgenden Entscheidung darüber, ob ein Schiff festzuhalten ist, wendet der Besichtigter die Kriterien des Anhangs X an.

4. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass das Schiff festgehalten wird, wenn es nicht mit einem funktionierenden Schiffsdatenschreiber ausgerüstet ist, sofern die Verwendung eines Schiffsdatenschreibers gemäß der Richtlinie 2002/59/EG vorgeschrieben ist.

Wenn ein solcher Mangel nicht ohne weiteres in dem Festhaltehafen behoben werden kann, kann die zuständige Behörde entweder zulassen, dass das Schiff die dem Festhaltehafen nächstgelegene geeignete Reparaturwerft anläuft, in der der Mangel ohne weiteres behoben werden kann, oder fordern, dass der Mangel gemäß den Leitlinien der Pariser Vereinbarung binnen höchstens 30 Tagen behoben wird. Für diese Zwecke gelten die Verfahren des Artikels 20.

5. Wenn in außergewöhnlichen Fällen der Gesamtzustand des Schiffes offensichtlich unternormig ist, kann die zuständige Behörde die Überprüfung so lange aussetzen, bis die Verantwortlichen die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass das Schiff die einschlägigen Vorschriften der Übereinkommen erfüllt.

6. Wird das Schiff festgehalten, so unterrichtet die zuständige Behörde die Verwaltung des Flaggenstaats, oder, wenn dies nicht möglich ist, den Konsul oder, falls keine konsularische Vertretung erreichbar ist, die nächstgelegene diplomatische Vertretung dieses Staates unverzüglich schriftlich und unter Befügung des Überprüfungsberichts über alle Umstände, unter denen das Eingreifen für erforderlich gehalten wurde. Zusätzlich werden gegebenenfalls die bestellten Besichtigter oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung der Klassifikationszertifikate oder der vorgeschriebenen Zeugnisse gemäß den Übereinkommen verantwortlich sind, benachrichtigt.

7. Diese Richtlinie lässt zusätzliche Anforderungen der Übereinkommen betreffend die Melde- und Berichtsverfahren im Zusammenhang mit der Hafenstaatkontrolle unberührt.

8. Bei der Ausübung der Hafenstaatkontrolle gemäß dieser Richtlinie sind alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Festhalten oder Aufhalten des Schiffes zu vermeiden. Wird ein Schiff in unangemessener Weise festgehalten oder aufgehalten, so hat der Eigner oder Betreiber Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens. In jedem Fall eines behaupteten unzulässigen Festhaltens oder Aufhaltens liegt die Beweislast beim Eigner oder Betreiber des Schiffes.

9. Um die Überlastung der Häfen zu vermindern, kann die zuständige Behörde die Erlaubnis erteilen, dass ein festgehaltenes Schiff in einen anderen Teil des Hafens gebracht wird, sofern dies ungefährlich ist. Die Gefahr einer Überlastung des Hafens darf jedoch nicht für die Entscheidung über das Festhalten oder die Aufhebung der Festhaltemaßnahme von Belang sein.

Die Hafenbehörden oder Stellen arbeiten im Hinblick auf die Erleichterung der Unterbringung festgehaltener Schiffe mit der zuständigen Behörde zusammen.

#### Artikel 19

##### Recht auf Einlegung eines Rechtsmittels

1. Der Eigner oder der Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in dem Mitgliedstaat hat das Recht, Widerspruch gegen

ein Festhalten oder eine Zugangsverweigerung durch die zuständige Behörde einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

2. Die Mitgliedstaaten führen zu diesem Zweck geeignete Verfahren nach Maßgabe ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften ein und behalten sie bei.

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

4. Wird aufgrund eines Widerspruchs oder eines Antrags des Eigners oder des Betreibers eines Schiffes oder seines Vertreters das verfügte Festhalten oder die Zugangsverweigerung aufgehoben oder geändert, so

a) stellt der Mitgliedstaat sicher, dass die Überprüfungsdatenbank unverzüglich entsprechend geändert wird,

b) sorgt der Mitgliedstaat, in dem das verfügte Festhalten oder die Zugangsverweigerung verfügt wird, dafür, dass die gemäß Artikel 25 veröffentlichten Informationen binnen 24 Stunden nach der Entscheidung berichtigt werden.

#### Artikel 20

##### Folgemaßnahmen nach Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen

1. Können Mängel im Sinne von Artikel 18 Absatz 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden, so kann die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats dem Schiff die Weiterfahrt zur dem Festhaltehafen nächstgelegenen geeigneten, vom Kapitän und von den betreffenden Behörden ausgewählten Reparaturwerft erlauben, wo Folgemaßnahmen getroffen werden können, sofern die Bedingungen der zuständigen Behörde des Flaggenstaats, die der betreffende Mitgliedstaat akzeptiert, eingehalten werden. Diese Bedingungen stellen sicher, dass das Schiff ohne eine Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste und der Besatzung, ohne Gefahr für andere Schiffe und ohne eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt auslaufen kann.

2. Wird die Entscheidung, das Schiff zu einer Reparaturwerft zu schicken, wegen Nichteinhaltung der IMO-Entschließung A. 744(18) entweder in Bezug auf die Schiffsunterlagen oder in Bezug auf Strukturängel des Schiffes getroffen, so kann die zuständige Behörde fordern, dass im Festhaltehafen die erforderlichen Dickenmessungen durchgeführt werden, bevor dem Schiff die Weiterfahrt gestattet wird.

3. In dem in Absatz 1 bezeichneten Fall benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats im Überprüfungshafen die zuständige Behörde des Staates, in dem sich die Reparaturwerft befindet, die in Artikel 18 Absatz 6 genannten Parteien und gegebenenfalls andere Behörden über alle Bedingungen für die Fahrt.

Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats, die diese Benachrichtigung erhält, unterrichtet die benachrichtigende Behörde von den getroffenen Maßnahmen.

4. Die Mitgliedstaaten stellen durch entsprechende Maßnahmen sicher, dass der Zugang zu jedem Hafen in der Gemeinschaft den in Absatz 1 genannten Schiffen verweigert wird, die auslaufen,

- a) ohne den Bedingungen der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats im Überprüfungshafen nachzukommen; oder
- b) die sich weigern, den anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen nachzukommen, indem sie die angegebene Reparaturwerkstatt nicht anlaufen.

Diese Zugangsverweigerung gilt solange, bis der Eigner oder Betreiber der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, hinreichend nachweist, dass das Schiff die anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen vollständig erfüllt.

5. Im Fall des Absatzes 4 Buchstabe a benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Mängel des Schiffes festgestellt wurden, unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Im Fall des Absatzes 4 Buchstabe b benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich die Reparaturwerkstatt befindet, unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Vor der Verweigerung des Einlaufens kann der Mitgliedstaat Konsultationen mit der Verwaltung des Flaggenstaats des betreffenden Schiffes beantragen.

6. Abweichend von Absatz 4 kann der Zugang zu einem bestimmten Hafen in Fällen höherer Gewalt, aus vorrangigen Sicherheitsabwägungen, zur Verringerung oder Minimierung des Verschmutzungsrisikos oder zur Beseitigung von Mängeln von der entsprechenden Behörde des betreffenden Hafenstaats gestattet werden, sofern der Eigner, der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats nachweist, dass er angemessene Maßnahmen trifft, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.

#### Artikel 21

### Qualifikationsanforderungen an Besichtigter

1. Überprüfungen werden nur von Besichtigern vorgenommen, welche die Qualifikationskriterien nach Anhang XI erfüllen und denen die zuständige Behörde die Befugnis zur Durchführung der Hafenstaatkontrolle erteilt hat.
2. Verfügt die zuständige Behörde des Hafenstaats nicht über das erforderliche berufliche Fachwissen, so kann sich der Besichtigter dieser zuständigen Behörde durch jede Person, die über das erforderliche Fachwissen verfügt, unterstützen lassen.
3. Die zuständige Behörde, die Besichtigter, die eine Hafenstaatkontrolle vornehmen, und die sie unterstützenden Personen dürfen kein wirtschaftliches Interesse an den Häfen oder den Schiffen haben, in bzw. auf denen Überprüfungen vorgenommen

werden; ferner dürfen die Besichtigter nicht bei nichtstaatlichen Organisationen, die vorgeschriebene Zeugnisse und Klassifikationszertifikate ausstellen oder die für die Ausstellung dieser Zeugnisse bzw. Klassifikationszertifikate erforderlichen Besichtigungen durchführen, angestellt sein oder im Auftrag dieser Organisationen arbeiten.

4. Jeder Besichtigter trägt einen Ausweis mit sich, der von seiner zuständigen Behörde im Einklang mit der Richtlinie 96/40/EG der Kommission vom 25. Juni 1996 zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle <sup>(1)</sup> ausgestellt wurde.

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Befähigung der Besichtigter und die Erfüllung der in Anhang XI genannten Mindestkriterien durch die Besichtigter vor Erteilung der Befugnis zur Durchführung der Überprüfungen und anschließend regelmäßig unter Berücksichtigung der in Absatz 7 genannten Schulungsregelung überprüft werden.

6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Besichtigter eine geeignete Schulung in Bezug auf Änderungen des in dieser Richtlinie festgelegten Hafenstaatkontrollsystems und in Bezug auf Änderungen der Übereinkommen erhalten.

7. In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten wird die Kommission eine harmonisierte Gemeinschaftsregelung für die Schulung und die Beurteilung der Befähigung der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigter durch die Mitgliedstaaten entwickeln und fördern.

#### Artikel 22

### Berichte von Lotsen und Hafenbehörden

1. Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre Lotsen, die Schiffe zu oder von ihrem Liegeplatz begleiten oder auf zu einem Hafen in einem Mitgliedstaat fahrenden oder auf der Durchfahrt befindlichen Schiffen tätig sind, unverzüglich die zuständige Behörde des Hafenstaats beziehungsweise des Küstenstaats unterrichten, sofern sie bei der Erfüllung ihrer üblichen Pflichten von offensichtlichen Auffälligkeiten Kenntnis erhalten, die die sichere Fahrt des Schiffes gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können.
2. Erhalten Hafenbehörden oder Stellen im Rahmen ihrer üblichen Pflichten Kenntnis davon, dass ein Schiff in ihrem Hafen offensichtliche Auffälligkeiten aufweist, die die Sicherheit des Schiffes gefährden oder eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können, so unterrichten sie unverzüglich die zuständige Behörde des betreffenden Hafenstaats.
3. Die Mitgliedstaaten schreiben den Lotsen und Hafenbehörden oder Stellen vor, vorzugsweise in elektronischem Format mindestens folgende Angaben zu melden:

— Angaben zum Schiff (Name, IMO-Kennnummer, Rufzeichen und Flagge),

<sup>(1)</sup> ABl. L 196 vom 7.8.1996, S. 8.

— Informationen zur Route (letzter Anlaufhafen, Bestimmungshafen),

— Beschreibung der an Bord festgestellten offensichtlichen Auffälligkeiten.

4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zu den von Lotsen und Hafenbehörden oder Stellen gemeldeten offensichtlichen Auffälligkeiten ordnungsgemäße Folgemaßnahmen getroffen werden und führen detaillierte Aufzeichnungen über die getroffenen Maßnahmen.

5. Die Kommission kann nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren die Durchführungsvorschriften zu diesem Artikel erlassen, die sich auch auf ein harmonisiertes elektronisches Format sowie Verfahren für die Meldung von offensichtlichen Auffälligkeiten durch Lotsen und Hafenbehörden oder Stellen und die Berichterstattung über Folgemaßnahmen der Mitgliedstaaten erstrecken können.

#### Artikel 23

### Überprüfungsdatenbank

1. Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert die Überprüfungsdatenbank, wobei sie sich auf das Fachwissen und die Erfahrung im Rahmen der Pariser Vereinbarung stützt.

Die Überprüfungsdatenbank enthält alle Informationen, die für die Anwendung des gemäß dieser Richtlinie eingerichteten Überprüfungssystems erforderlich sind, und bietet die in Anhang XII aufgeführten Funktionen.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen an die Datenbank übermittelt werden, sobald der Prüfungsbericht fertiggestellt bzw. die Festhaltemaßnahme aufgehoben wird.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Datenbank übermittelten Informationen binnen 72 Stunden im Hinblick auf ihre Veröffentlichung validiert werden.

3. Anhand der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Überprüfungsdaten muss die Kommission in der Lage sein, aus der Überprüfungsdatenbank alle für die Umsetzung dieser Richtlinie relevanten Daten — insbesondere zum Risikoprofil eines Schiffes, zu den zu überprüfenden Schiffen, zu Schiffsbewegungen sowie zu den Überprüfungspflichten der einzelnen Mitgliedstaaten — abzurufen.

Die Mitgliedstaaten haben Zugang zu allen in der Überprüfungsdatenbank erfassten Informationen, die für die Durchführung der Überprüfungsverfahren gemäß dieser Richtlinie relevant sind.

Die Mitgliedstaaten und Drittstaaten, die Vertragsstaaten der Pariser Vereinbarung sind, erhalten Zugang zu allen Daten, die sie in die Überprüfungsdatenbank eingeben haben, sowie zu Daten über Schiffe, die ihre Flagge führen.

#### Artikel 24

### Informationsaustausch und Zusammenarbeit

Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass seine Hafenbehörden oder Stellen und andere relevante Behörden oder Stellen der für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörde folgende Angaben, über die sie verfügen, übermitteln:

- gemäß Artikel 8 und Anhang III gemeldete Informationen;
- Informationen über Schiffe, die gemäß dieser Richtlinie, der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände<sup>(1)</sup>, der Richtlinie 2002/59/E oder der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 erforderliche Angaben nicht mitgeteilt haben;
- Informationen über Schiffe, die ohne Einhaltung der Artikel 7 und 10 der Richtlinie 2000/59/EG ausgelaufen sind;
- Informationen über Schiffe, denen aus Sicherheitsgründen der Zugang zu einem Hafen verweigert wurde oder die eines Hafens verwiesen wurden;
- Informationen über offensichtliche Auffälligkeiten gemäß Artikel 17.

#### Artikel 25

### Veröffentlichung von Informationen

Die Kommission stellt auf einer öffentlich zugänglichen Website die Informationen über Überprüfungen, Festhaltemaßnahmen und Zugangsverweigerungen gemäß Anhang XIII zur Verfügung und hält diese Informationen auf dem neuesten Stand, wobei sie sich auf das Fachwissen und die Erfahrung im Rahmen der Pariser Vereinbarung stützt.

#### Artikel 26

### Veröffentlichung einer Liste von Unternehmen mit niedriger und sehr niedriger Leistung

Die Kommission erstellt und veröffentlicht regelmäßig auf einer öffentlich zugänglichen Website Informationen über Unternehmen, deren Leistung im Hinblick auf die Feststellung des Risikoprofils eines Schiffes nach Anhang I Teil I während eines dreimonatigen oder längeren Zeitraums als niedrig bzw. sehr niedrig eingestuft wurde.

Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren Vorschriften für die Durchführung dieses Artikels und legt dabei insbesondere die Modalitäten der Veröffentlichung fest.

<sup>(1)</sup> ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/71/EG (AbL. L 329 vom 14.12.2007, S. 33).

*Artikel 27***Kostenerstattung**

1. Werden bei einer Überprüfung nach den Artikeln 12 und 13 hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften eines Übereinkommens Mängel bestätigt oder festgestellt, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, so sind alle mit der Überprüfung verbundenen Kosten innerhalb eines gewöhnlichen Abrechnungszeitraums vom Eigner oder Betreiber des Schiffes oder von seinem Vertreter im Hafenstaat abzugelten.

2. Alle Kosten im Zusammenhang mit Überprüfungen, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 15 und Artikel 20 Absatz 4 vorgenommen werden, sind dem Eigner oder Betreiber des Schiffes in Rechnung zu stellen.

3. Wird ein Schiff festgehalten, so sind alle mit dem Festhalten im Hafen verbundenen Kosten vom Eigner oder Betreiber des Schiffes zu tragen.

4. Die Anordnung des Festhaltens wird erst dann aufgehoben, wenn die Kosten vollständig erstattet werden oder eine ausreichende Sicherheit für die Kostenerstattung geleistet wird.

*Artikel 28***Angaben zur Überwachung der Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang XIV aufgeführten Angaben entsprechend der dort festgelegten Häufigkeit.

*Artikel 29***Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und der Leistung der Mitgliedstaaten**

Um die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie sicherzustellen und das Funktionieren des Hafenstaatkontrollsystems der Gemeinschaft insgesamt gemäß Artikel 2 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zu überwachen, sammelt die Kommission die erforderlichen Informationen und führt Besuche in den Mitgliedstaaten durch.

*Artikel 30***Ausschussverfahren**

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

<sup>(1)</sup> ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 93/2007 der Kommission (ABl. L 22 vom 31.1.2007, S. 12).

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

*Artikel 31***Änderungsverfahren**

Die Kommission

- a) passt die Anhänge, mit Ausnahme von Anhang I, mit dem Ziel an, in Kraft getretene Änderungen der gemeinschaftlichen Vorschriften für die Sicherheit und die Gefahrenabwehr im Seeverkehr und die Übereinkommen, internationale Codes und Entschließungen einschlägiger internationaler Organisationen sowie die Weiterentwicklung der Pariser Vereinbarung zu berücksichtigen;
- b) ändert die Begriffsbestimmungen, in denen auf Übereinkommen, internationale Codes und Entschließungen sowie auf Rechtsvorschriften der Gemeinschaft Bezug genommen wird, die für die Zwecke dieser Richtlinie in Betracht kommen.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 30 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Änderungen an den in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

*Artikel 32***Durchführungsbestimmungen**

Wenn die Kommission die in Artikel 7 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 22 Absatz 5 und Artikel 26 genannten Durchführungsbestimmungen gemäß den in Artikel 30 Absätze 2 und 3 genannten Verfahren erlässt, achtet sie besonders darauf, dass diese Vorschriften dem Fachwissen und der Erfahrung Rechnung tragen, die mit dem Überprüfungssystem in der Gemeinschaft und mit der Pariser Vereinbarung gewonnen wurden.

*Artikel 33***Sanktionen**

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

*Artikel 34***Überprüfung**

Die Kommission überprüft die Durchführung dieser Richtlinie spätestens 18 Monate nach ... (\*). Dabei werden unter anderem die Erfüllung der für die Gemeinschaft insgesamt bestehenden Überprüfungspflicht nach Artikel 5, die Anzahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichter und die Anzahl der durchgeführten Überprüfungen und die Erfüllung der jährlichen Überprüfungspflicht der einzelnen Mitgliedstaaten sowie die Durchführung der Artikel 6 und 7 untersucht.

Die Kommission teilt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat mit und entscheidet auf der Grundlage der Überprüfung, ob es notwendig ist, eine Änderungsrichtlinie oder weitere einschlägige Rechtsvorschriften vorzuschlagen.

*Artikel 35***Umsetzung und Notifizierung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am ... (\*\*). nachzukommen.

2. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Verweise in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch diese Richtlinie geänderten Richtlinien als Verweise auf diese Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen haben.

4. Die Kommission unterrichtet zusätzlich das Europäische Parlament und den Rat regelmäßig über die Fortschritte bei der Umsetzung der vorliegenden Richtlinie in den Mitgliedstaaten.

*Artikel 36***Aufhebung**

Die Richtlinie 95/21/EG in der Fassung der in Anhang XV Teil A aufgeführten Richtlinien wird unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang XV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung dieser Richtlinien in einzelstaatliches Recht mit Wirkung vom ... (\*\*\*) aufgehoben.

Bezugnahmen auf die Richtlinie 94/58/EG gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang XVI zu lesen.

*Artikel 37***Inkrafttreten**

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

*Artikel 38***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments  
Der Präsident*

*Im Namen  
des Rates  
Der Präsident*

...

...

(\*) Dem in Artikel 35 Absatz 1 genannten Zeitpunkt.  
(\*\*) 36 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(\*\*\*) Bitte den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen.

## ANHANG I

**Bestandteile des Hafenstaatüberprüfungssystems der Gemeinschaft**

(gemäß Artikel 5)

Folgende Bestandteile werden in das Hafenstaatüberprüfungssystem der Gemeinschaft aufgenommen:

## I. Risikoprofil eines Schiffs

Das Risikoprofil eines Schiffs wird anhand einer Kombination allgemeiner und historischer Parameter festgelegt:

## 1. Allgemeine Parameter

## a) Schiffstyp

Fahrgastschiffe, Tankschiffe für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffe gelten als stärker risikobehaftet.

## b) Alter des Schiffs

Mehr als zwölf Jahre alte Schiffe gelten als stärker risikobehaftet.

## c) Leistung des Flaggenstaats

i) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit hoher Festhaltequote in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als stärker risikobehaftet.

ii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit niedriger Festhaltequote in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als weniger risikobehaftet.

iii) Schiffe unter der Flagge eines Staates, für den gemäß dem Rahmen und den Verfahren für das freiwillige Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten ein Audit abgeschlossen und gegebenenfalls ein Plan mit Abhilfemaßnahmen vorgelegt wurde, gelten als weniger risikobehaftet. Wenn die in Artikel 9 Absatz 3 genannten Maßnahmen erlassen werden, muss der Flaggenstaat eines solchen Schiffes nachweisen, dass der Code für die Umsetzung der vorgeschriebenen IMO-Instrumente eingehalten wurde.

## d) Anerkannte Organisationen

i) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistungsniveau in Bezug auf ihre Festhaltequoten in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region niedrig oder sehr niedrig ist, gelten als stärker risikobehaftet.

ii) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistungsniveau in Bezug auf ihre Festhaltequoten in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region hoch ist, gelten als weniger risikobehaftet.

iii) Schiffe, deren Zeugnisse von Organisationen ausgestellt wurden, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates anerkannt sind, gelten als weniger risikobehaftet.

## e) Leistung des Unternehmens

i) Schiffe eines Unternehmens mit niedriger oder sehr niedriger Leistung, die sich an den Mängel- und Festhaltequoten seiner Schiffe in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region ablesen lässt, gelten als stärker risikobehaftet.

ii) Schiffe eines Unternehmens mit hoher Leistung, die sich an den Mängel- und Festhaltequoten seiner Schiffe in der Europäischen Union und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region ablesen lässt, gelten als weniger risikobehaftet.

## 2. Historische Parameter

i) Schiffe, die mehr als einmal festgehalten wurden, gelten als stärker risikobehaftet.

ii) Schiffe, die bei Überprüfungen in dem Zeitraum nach Anhang II weniger als die Anzahl der Mängel nach Anhang II aufwiesen, gelten als weniger risikobehaftet.

iii) Schiffe, die in dem Zeitraum nach Anhang II nicht festgehalten wurden, gelten als weniger risikobehaftet.

Die Risikoparameter werden unter Verwendung einer Gewichtung, die die relative Auswirkung eines jeden Parameters auf das Gesamtrisiko des Schiffes widerspiegelt, miteinander kombiniert, um folgende Schiffsrisikoprofile festzulegen:

- hohes Risiko,
- Standardrisiko,
- niedriges Risiko.

Bei der Festlegung dieser Risikoprofile wird den Parametern für den Schiffstyp, die Leistung des Flaggenstaats, der anerkannten Organisationen und der Unternehmen stärkeres Augenmerk gewidmet.

## II. Überprüfung von Schiffen

### 1. Wiederkehrende Überprüfungen

Wiederkehrende Überprüfungen werden in zuvor festgelegten Abständen durchgeführt. Ihre Häufigkeit wird anhand des Risikoprofils des Schiffes festgelegt. Der Abstand zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen mit hohem Risiko darf 6 Monate nicht überschreiten. Der Abstand zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen mit anderen Risikoprofilen wächst mit abnehmendem Risiko.

Die Mitgliedstaaten führen eine wiederkehrende Überprüfung bei folgenden Schiffen durch:

- Bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen sechs Monaten nicht in einem Hafen der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit hohem Risikoprofil kommen ab dem fünften Monat für eine Überprüfung in Betracht.
- Bei jedem Schiff mit Standardrisikoprofil, das in den vergangenen 12 Monaten nicht in einem Hafen der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit Standardrisikoprofil kommen ab dem zehnten Monat für eine Überprüfung in Betracht.
- Bei jedem Schiff mit niedrigem Risikoprofil, das in den vergangenen 36 Monaten nicht in einem Hafen der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit niedrigem Risikoprofil kommen ab dem vierundzwanzigsten Monat für eine Überprüfung in Betracht.

### 2. Zusätzliche Überprüfungen

Schiffe, für die folgende Prioritätsfaktoren oder unerwartete Faktoren gelten, werden unabhängig von der Zeit, die seit der letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen. Die Entscheidung, ob eine zusätzliche Überprüfung aufgrund unerwarteter Faktoren erforderlich ist, bleibt jedoch dem fachlichen Urteil des Besichtigers überlassen.

#### 2A. Prioritätsfaktoren

Schiffe, für die folgende Prioritätsfaktoren gelten, werden unabhängig von der Zeit, die seit der letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen:

- Schiffe, deren Klasse seit der letzten Überprüfung in der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region aus Sicherheitsgründen ruhte oder zurückgezogen wurde.
- Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Mitteilung eines anderen Mitgliedstaats waren.
- Schiffe, die in der Überprüfungsdatenbank nicht identifiziert werden können.
- Schiffe,
  - die auf der Fahrt zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt waren, auf Grund gelaufen oder gestrandet sind,
  - bei denen der Verdacht eines Verstoßes gegen die Einleitvorschriften für gefährliche Stoffe oder sonstige Stoffe besteht, oder
  - die Schiffsmanöver auf unberechenbare oder unsichere Weise durchgeführt haben und dabei gegen von der IMO verabschiedete Routenvorschriften oder Praktiken und Verfahren zur sicheren Navigation verstoßen haben.

#### 2B. Unerwartete Faktoren

Schiffe, für die folgende unerwartete Faktoren gelten, können unabhängig von der Zeit, die seit der letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen werden. Die Entscheidung, eine solche zusätzliche Überprüfung durchzuführen, unterliegt dem fachlichen Urteil der zuständigen Behörde.

- Schiffe,
  - die so betrieben wurden, dass von ihnen Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgehen, oder
  - die die Empfehlung für die Navigation durch den Eingang zur Ostsee in den Anhängen zur Entschließung MSC.138(76) der IMO nicht eingehalten haben.

- Schiffe, die Zeugnisse mit sich führen, die von einer ehemals anerkannten Organisation ausgestellt wurden, der seit der letzten Überprüfung in der Europäischen Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region die Anerkennung entzogen wurde.
- Schiffe, bei denen Lotsen oder Hafenbehörden oder Stellen offensichtliche Auffälligkeiten gemeldet haben, welche gemäß Artikel 22 die sichere Fahrt dieser Schiffe gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können.
- Schiffe, die die einschlägigen Meldevorschriften gemäß Artikel 8 dieser Richtlinie, den Richtlinien 2000/59/EG und 2002/59/EG sowie gegebenenfalls der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 nicht eingehalten haben.
- Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit berechtigtem Interesse am sicheren Betrieb des Schiffs, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung von Verschmutzung waren, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet.
- Schiffe, die vor mehr als drei Monaten bereits einmal festgehalten wurden.
- Schiffe, bei denen unbehobene Mängel gemeldet wurden, ausgenommen Schiffe, deren Mängel innerhalb von 14 Tagen nach dem Auslaufen beseitigt werden mussten, und Mängel, die vor dem Auslaufen beseitigt werden mussten.
- Schiffe, bei denen Probleme mit der Ladung gemeldet wurden, insbesondere mit schädlicher oder gefährlicher Ladung.
- Schiffe, die auf sonstige Weise so betrieben wurden, dass von ihnen Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgehen.
- Schiffe, bei denen aus verlässlicher Quelle bekannt wurde, dass ihre Risikoparameter von den verzeichneten Parametern abweichen, und deren Risikoniveau dadurch höher ausfällt.

### 3. Auswahlverfahren

#### 3A. Schiffe der Prioritätsstufe I werden wie folgt überprüft:

- a) Eine erweiterte Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:
  - bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen sechs Monaten nicht überprüft worden ist,
  - bei jedem Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas oder Chemieprodukte oder Massengutschiff mit Standardrisikoprofil, das älter als 12 Jahre ist und in den vergangenen 12 Monaten nicht überprüft worden ist.
- b) Eine Erstüberprüfung oder gegebenenfalls eine gründlichere Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:
  - bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Tankschiffen für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffen mit Standardrisikoprofil, die älter als 12 Jahre sind und in den vergangenen 12 Monaten nicht überprüft worden sind.
- c) Im Falle eines Prioritätsfaktors
  - wird jedes Schiff mit hohem Risikoprofil und jedes Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas oder Chemieprodukte oder Massengutschiff, das älter als 12 Jahre ist, entsprechend dem fachlichen Urteil des Besichtigers einer gründlicheren Überprüfung oder einer erweiterten Überprüfung unterzogen,
  - wird jedes andere Schiff, das kein Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas oder Chemieprodukte oder Massengutschiff und älter als 12 Jahre ist, einer gründlicheren Überprüfung unterzogen.

#### 3B. Schiffe der Prioritätsstufe II können wie folgt überprüft werden:

- a) Eine erweiterte Überprüfung kann bei folgenden Schiffen durchgeführt werden:
  - bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen fünf Monaten nicht überprüft worden ist,
  - bei jedem Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas oder Chemieprodukte oder Massengutschiff mit Standardrisikoprofil, das älter als 12 Jahre ist und in den vergangenen 10 Monaten nicht überprüft worden ist, oder
  - bei jedem Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas oder Chemieprodukte oder Massengutschiff mit niedrigem Risikoprofil, das älter als 12 Jahre ist und in den vergangenen 24 Monaten nicht überprüft worden ist.
- b) Eine Erstüberprüfung oder gegebenenfalls eine gründlichere Überprüfung kann bei folgenden Schiffen durchgeführt werden:
  - bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Tankschiffen für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffen mit Standardrisikoprofil, die älter als 12 Jahre sind und in den vergangenen 10 Monaten nicht überprüft worden sind, oder
  - bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Tankschiffen für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffen mit niedrigem Risikoprofil, die älter als 12 Jahre sind und in den vergangenen 24 Monaten nicht überprüft worden sind.

## c) Im Falle eines unerwarteten Faktors

- kann jedes Schiff mit hohem Risikoprofil sowie jedes Fahrgastschiff, Tankschiff für Öl, Gas und Chemieprodukte und Massengutschiff, das älter als 12 Jahre ist, entsprechend dem fachlichen Urteil des Besichtigers einer gründlicheren Überprüfung oder einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden,
  - kann jedes andere Schiff, das kein Fahrgastschiff, Tankschiff für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiff und älter als 12 Jahre ist, einer gründlicheren Überprüfung unterzogen werden.
-

## ANHANG II

**Ermittlung des Risikoprofils eines Schiffes**

(Gemäß Artikel 9 Absatz 2)

		Profil					
		Schiff mit hohem Risiko (SHR)	Schiff mit Standardrisiko (SSR)	Schiff mit niedrigem Risiko (SNR)			
Allgemeine Parameter		Kriterien	Gewichtung (Punkte)	Kriterien	Kriterien		
1	Schiffstyp	Chemikalien-tankschiff Gastankschiff Öltankschiff Massengutschiff Fahrgastschiff	2	weder hohes noch niedriges Risiko	Alle Typen		
2	Alter des Schiffes	alle Typen > 12 J.	1		Jedes Alter		
3a	Flagge	Schwarze/graue/weiße Liste	Schwarz — SHR, HR, M bis HR		2	Weiß	
			Schwarz — MR		1		
3b		IMO-Audit	—		—	Ja	
4a	Anerkannte Organisation	Leistung	H		—	Hoch	
			M		—	—	—
			N		Niedrig	1	—
			SN		Sehr niedrig	—	—
4b		EU anerkannt	—		—	Ja	
5	Unternehmen	Leistung	H	—	Hoch		
			M	—	—	—	
			N	Niedrig	2	—	
			SN	Sehr niedrig	—	—	
Historische Parameter							
6	Anzahl der Mängel, die bei jeder Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten festgestellt wurden	Mängel	Nicht zutreffend	—	≤ 5 (und wenigstens eine Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten)		
7	Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den vorangegangenen 36 Monaten	Festhaltemaßnahmen	≥ 2 Festhaltemaßnahmen	1	Keine Festhaltemaßnahme		

SHR sind Schiffe, die Kriterien mit einem Gesamtwert von 5 oder mehr Gewichtungspunkten erfüllen.

SNR sind Schiffe, die alle Kriterien der Parameter für ein niedriges Risiko erfüllen.

SSR sind Schiffe, die weder SHR noch SNR sind.

## ANHANG III

**Anmeldung**

(gemäß Artikel 8 Absatz 1)

Nach Artikel 8 Absatz 1 mitzuteilende Angaben

Der Hafenbehörde oder Stelle oder der zu diesem Zweck benannten Behörde oder Stelle wird mindestens drei Tage vor der erwarteten Ankunft im Hafen bzw. vor Verlassen des vorherigen Hafens, falls die Fahrt voraussichtlich weniger als drei Tage dauert, Folgendes mitgeteilt:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);
- b) vorgesehene Dauer der Liegezeit;
- c) für Tankschiffe:
  - i) Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle;
  - ii) Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert;
  - iii) Ladungsart und -volumen;
- d) geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen (Laden, Löschen, sonstige);
- e) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind;
- f) Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.

## ANHANG IV

**Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen**

(gemäß Artikel 12 Absatz 1)

1. Internationaler Schiffsmessbrief (1969).
2. — Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe,
  - Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
  - Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
  - Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe,
  - Ausnahmezeugnis, einschließlich gegebenenfalls des Verzeichnisses der Frachten,
  - Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe.
3. Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr (ISSC).
4. Stammdatendokument des Schiffes.
5. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut
  - Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut.
6. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut
  - Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut.
7. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung.
8. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut.
9. Internationales Freibord-Zeugnis (1966)
  - Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis.
10. Öltagebuch, Teile I und II.
11. Ladungstagebuch.
12. Schiffbesatzungszeugnis.

13. Gemäß dem STCW 78/95 vorgeschriebene Zeugnisse oder andere Unterlagen.
14. Ärztliche Zeugnisse (vgl. ILO-Übereinkommen Nr. 73 über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute).
15. Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord (ILO-Übereinkommen 180 und STCW 78/95).
16. Aufzeichnungen über Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute (ILO-Übereinkommen 180).
17. Stabilitätsunterlagen.
18. Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (SOLAS 74, Kapitel IX).
19. Zertifikate der anerkannten Organisation über die Festigkeit des Schiffskörpers und die Maschinenanlage (nur erforderlich, wenn das Schiff von einer anerkannten Organisation klassifiziert wird).
20. Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Anforderungen an Schiffe, die Gefahrgüter transportieren.
21. Sicherheitszeugnisse und Betriebsgenehmigungen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.
22. Spezielle Gefahrgutliste, Gefahrgutmanifest oder detaillierter Stauplan.
23. Schiffslögbuch mit Aufzeichnungen zu Tests und Übungen einschließlich Sicherheitsübungen sowie Prüf- und Wartungsaufzeichnungen zu den Rettungsausrüstungen und Brandbekämpfungsausrüstungen.
24. Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe.
25. Sicherheitszeugnis für verfahrbare Offshore-Bohrereinheiten.
26. Für Öltankschiffe Aufzeichnungen des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl für die letzte Ballastreise.
27. Musterrolle, Brandbekämpfungsplan und für Fahrgastschiffe ein Lecksicherheitsplan.
28. Schiffsseitiger Notfallplan für Ölunfälle.
29. Vermessungsberichte (für Massengutfrachter und Öltankschiffe).
30. Berichte früherer Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle.
31. Bei Ro-Ro-Fahrgastschiffen Angaben zum Verhältnis A/A-max.
32. Genehmigung zur Beförderung von Getreide.
33. Handbuch für die Ladungssicherung.
34. Abfallbehandlungsplan und Abfalltagebuch.
35. Entscheidungshilfesystem für Kapitäne von Fahrgastschiffen.
36. Plan für die Zusammenarbeit bei Suche und Rettung (SAR) für Fahrgastschiffe, die auf festgelegten Strecken verkehren.
37. Zusammenstellung von Betriebsbeschränkungen für Fahrgastschiffe.
38. Trimm- und Stabilitätsunterlagen für Massengutschiffe.
39. Lade- und Entladeplan für Massengutfrachter.
40. Versicherungszertifikate oder jede andere finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992).
- [41. Gemäß der Richtlinie 2008/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über zivilrechtliche Haftung und finanzielle Garantien von Schiffseignern erforderliche Bescheinigungen.
42. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../2008 über die Haftung der Beförderer von Reisenden auf See und Binnenwasserstraßen bei Unfällen erforderliche Bescheinigung <sup>(1)</sup>.]
43. Internationales Zeugnis über die Verhütung von Luftverschmutzungen.
44. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwässer.

---

<sup>(1)</sup> Die Einbeziehung der Nummern 41 und 42 hängt von der Annahme der entsprechenden Rechtsakte als Teil des Dritten Pakets zur Seeverkehrssicherheit ab.

## ANHANG V

**Beispiele für „Triftige Gründe“**

(gemäß Artikel 12 Absatz 3)

## A. Beispiele für triftige Gründe für eine gründlichere Überprüfung

1. Das Schiff gehört zu den in Anhang I Teil II Abschnitte 2.A und 2.B genannten Schiffen.
2. Das Öltagebuch wird nicht ordnungsgemäß geführt.
3. Bei der Prüfung der Zeugnisse und anderen Unterlagen werden Unstimmigkeiten festgestellt.
4. Es gibt Anzeichen dafür, dass die Besatzungsmitglieder die Anforderungen bezüglich der Verständigung an Bord nach Artikel 17 der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten<sup>(1)</sup> nicht erfüllen können.
5. Ein Befähigungszeugnis wurde in betrügerischer Weise erlangt oder der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist nicht mit der Person identisch, der das Befähigungszeugnis ursprünglich erteilt wurde.
6. Das Befähigungszeugnis des Kapitäns, eines Offiziers oder eines Schiffsmanns wurde von einem Land ausgestellt, das das STCW 78/95 nicht ratifiziert hat.
7. Anhaltspunkte dafür, dass Umschlagstätigkeiten und sonstige Arbeiten an Bord nicht sicher oder nicht unter Beachtung der einschlägigen IMO-Richtlinien durchgeführt werden; z. B.: der Sauerstoffgehalt in der Inertgas-Hauptleitung zu den Ladetanks überschreitet die zulässige Höchstgrenze.
8. Der Kapitän eines Öltankschiffes kann für die letzte Ballastreise keine Aufzeichnung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl vorweisen.
9. Fehlen einer aktuellen Sicherheitsrolle oder Besatzungsmitglieder kennen ihre Aufgaben im Fall eines Brandes oder einer Anordnung zum Verlassen des Schiffes nicht.
10. Irrtümliche Aussendung von Notsignalen, ohne dass diese ordnungsgemäß rückgängig gemacht wurden.
11. Fehlen wesentlicher Ausrüstungen oder Vorkehrungen, die durch die Übereinkommen vorgeschrieben sind.
12. Übermäßig mangelhafte Hygienezustände an Bord.
13. Anzeichen aufgrund des allgemeinen Eindrucks und der Beobachtungen des Besichtigers, dass schwerwiegende Schäden oder Beeinträchtigungen des Rumpfs oder der Struktur vorliegen, die die strukturelle Integrität, Sink-sicherheit oder Wetterfestigkeit des Schiffes gefährden.
14. Informationen oder Anzeichen, dass der Kapitän oder die Mannschaft mit wesentlichen Schiffsbetriebsmaßnahmen, die die Sicherheit des Schiffes oder den Umweltschutz betreffen, nicht vertraut sind oder solche Maßnahmen nicht durchgeführt wurden.
15. Fehlen einer Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord oder von Verzeichnissen über die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute.

## B. Beispiele für triftige Gründe für die Kontrolle von Schiffen unter den Gesichtspunkten der Gefahrenabwehr

1. Der Besichtigter kann während der Erstüberprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle folgende triftige Gründe für weitere Kontrollmaßnahmen zur Gefahrenabwehr feststellen:
  - 1.1. Das ISSC ist ungültig oder abgelaufen.
  - 1.2. Das Schiff hat eine niedrigere Gefahrenabwehrstufe als der Hafen.
  - 1.3. Übungen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff wurden nicht durchgeführt.
  - 1.4. Die Aufzeichnungen über die letzten 10 Interaktionen an der Schnittstelle Schiff/Hafen oder Schiff/Schiff sind unvollständig.
  - 1.5. Hinweise darauf oder Beobachtung, dass Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen nicht miteinander kommunizieren können.
  - 1.6. Durch Beobachtung Hinweis darauf, dass die Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr schwere Mängel aufweisen.
  - 1.7. Informationen von seiten Dritter, beispielsweise ein die Gefahrenabwehr betreffender Bericht oder eine Beschwerde.
  - 1.8. Das Schiff verfügt über ein weiteres, später ausgestelltes Vorläufiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr (ISSC) und nach dem fachlichen Urteil des Besichtigers liegt einer der Gründe für das Ersuchen um die Ausstellung eines solchen Zeugnisses darin, die vollständige Erfüllung von Kapitel XI-2 von SOLAS 74 und Teil A des ISPS-Code über die Geltungsdauer des ersten Vorläufigen Zeugnisses hinaus zu vermeiden. In Teil A des ISPS-Code sind die Umstände genannt, unter denen ein Vorläufiges Zeugnis ausgestellt werden darf.

(<sup>1</sup>) ABL L 136 vom 18.5.2001, S. 17. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/45/EG (ABL L 255 vom 30.9.2005, S. 160).

2. Sind wie vorstehend erläutert triftige Gründe festgestellt, so unterrichtet der Besichtigter unverzüglich die für die Gefahrenabwehr zuständige Behörde (sofern der Besichtigter nicht auch ein ordnungsgemäß ermächtigter Gefahrenabwehrbeauftragter ist). Die für die Gefahrenabwehr zuständige Behörde entscheidet dann, welche weiteren Kontrollmaßnahmen unter Berücksichtigung der Gefahrenstufe gemäß Regel 9 von Kapitel XI SOLAS 74 erforderlich sind.
3. Andere als die oben genannten triftigen Gründe fallen in die Zuständigkeit des ordnungsgemäß ermächtigten Gefahrenabwehrbeauftragten.

---

## ANHANG VI

### Verfahren für die Kontrolle von Schiffen

(gemäß Artikel 14 Absatz 1)

Anhang I „Verfahren der Hafenstaatkontrolle“ (PSCOs) der Pariser Vereinbarung und die folgenden Anweisungen der Pariser Vereinbarung in der aktuellen Fassung:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Betriebskontrollen auf Fähren und Fahrgastschiffen),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCO on Electronic Charts (Leitlinien für Hafenstaat-Kontrolleure bezüglich elektronischer Seekarten),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Leitlinien für die Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Leitlinien für Hafenstaat-Kontrolleure bezüglich des STCW-Übereinkommens 78/95 in der geänderten Fassung),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Leitlinien für die Überprüfung der Arbeits- und Ruhezeiten),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Leitlinien für Hafenstaat-Kontrolleure zu Aspekten der Gefahrenabwehr),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Leitlinien für Hafenstaat-Kontrolleure bezüglich der Überprüfung eines Schiffsdatenschreibers (VDR)),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Leitlinien zu MARPOL 73/78 Anhang I),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on the Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Leitlinien für die Kontrolle des Zustandsbewertungsschemas (CAS) bei Einhüllen-Öltankschiffen),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Leitlinien für den Hafenstaat-Kontrolleure bezüglich des ISM-Codes),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Leitlinien für Hafenstaat-Kontrolleure zur Überprüfung des GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimierung der Checkliste für Zugangsverweigerung und Notifizierung),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Leitlinien für Hafenstaat-Kontrolleure für die Überprüfung von Ballasttanks und die Simulation eines Ausfalls der Hauptstromversorgung (Black-out-Test)),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Leitlinien für die Überprüfung der Verbandteile von Massengutschiffen),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Leitsätze für bewährte Vorgehensweisen für Hafenstaat-Kontrolleure),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Kriterien für die Bewertung der Verantwortlichkeit anerkannter Organisationen),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Leitlinien für Hafenstaatkontrollen bezüglich der Einhaltung von Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens 73/78).

## ANHANG VII

**Erweiterte Überprüfung von Schiffen**

(gemäß Artikel 13)

Eine erweiterte Überprüfung bezieht sich insbesondere auf den Gesamtzustand der folgenden Risikobereiche:

- Schiffsunterlagen
- Zustand der Struktur des Schiffes
- Wetterfestigkeit
- Notsysteme
- Funkausrüstung
- Lade- und Löschvorgänge
- Brandsicherheit
- Alarmeinrichtungen
- Lebens- und Arbeitsbedingungen
- Navigationsausrüstung
- Rettungsmittel
- Gefahrgüter
- Antrieb und Hilfsmaschinen
- Verhütung von Verschmutzung

Darüber hinaus umfasst eine erweiterte Überprüfung gemäß Artikel 13 Absatz 3 vorbehaltlich der praktischen Durchführbarkeit und mit den möglichen Einschränkungen, die sich aus den Anforderungen an die Sicherheit von Personen, des Schiffes oder des Hafens ergeben, die Überprüfung spezifischer Punkte von Risikobereichen, die von der Art des überprüften Fahrzeugs abhängen.

## ANHANG VIII

**Vorschriften für die Verweigerung des Zugangs zu Häfen innerhalb der Gemeinschaft**

(gemäß Artikel 15)

1. Wenn die in Artikel 15 Absatz 1 genannten Voraussetzungen erfüllt sind, unterrichtet die zuständige Behörde des Hafens, in dem das Schiff zum dritten Mal fest gehalten wurde, den Kapitän des Schiffes schriftlich darüber, dass eine Zugangsverweigerung verfügt wird, die gilt, sobald das Schiff den Hafen verlassen hat. Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten geführt hatten, den Hafen verlassen hat.
2. Die zuständige Behörde übermittelt der Verwaltung des Flaggenstaates, der betroffenen anerkannten Organisation, den anderen Mitgliedstaaten und den übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, der Kommission, und dem Sekretariat der Pariser Vereinbarung eine Kopie der Zugangsverweigerung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank durch die Angaben über die Zugangsverweigerung.
3. Um die Aufhebung der Zugangsverweigerung zu erreichen, muss der Eigner oder der Betreiber bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verfügt hat, einen förmlichen Antrag stellen. Diesem Antrag ist ein Dokument der Verwaltung des Flaggenstaats beizufügen, das nach einem Besuch an Bord eines ordnungsgemäß von der Verwaltung des Flaggenstaats bevollmächtigten Besichtigers ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass das Schiff den geltenden Bestimmungen der Übereinkommen in vollem Umfang genügt. Die Verwaltung des Flaggenstaats weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat.
4. Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch ein Dokument der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, das nach einem Besuch eines Besichtigers der Klassifikationsgesellschaft ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht. Die Klassifikationsgesellschaft weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat.

5. Die Zugangsverweigerung kann nur aufgehoben werden nach Ablauf des Zeitraums gemäß Artikel 15 dieser Richtlinie, und nachdem das Schiff in einem einvernehmlich bestimmten Hafen einer erneuten Überprüfung unterzogen worden ist.  

Liegt der einvernehmlich bestimmte Hafen in einem Mitgliedstaat, so kann die zuständige Behörde dieses Staates dem Schiff auf Antrag der zuständigen Behörde, die die Zugangsverweigerung ausgestellt hat, die Genehmigung erteilen, den einvernehmlich bestimmten Hafen zur Durchführung der erneuten Überprüfung anzulaufen. In diesen Fällen werden im Hafen vor Aufhebung der Zugangsverweigerung keine Lade- oder Löschvorgänge ausgeführt.
6. Betraf die Festhaltemaßnahme, die zur Zugangsverweigerung führte, Strukturmängel des Schiffs, so kann die zuständige Behörde, die die Zugangsverweigerung verfügt hat, fordern, dass bestimmte Räume, einschließlich Laderäumen und Tanks, während der erneuten Überprüfung für eine Kontrolle zugänglich gemacht werden.
7. Die erneute Überprüfung wird von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verfügt hat, oder von der zuständigen Behörde des Bestimmungshafens mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verfügt hat, durchgeführt. Die zuständige Behörde kann fordern, dass die erneute Überprüfung bis zu 14 Tage vorher angekündigt wird. Diesem Mitgliedstaat muss hinreichend nachgewiesen werden, dass das Schiff die geltenden Anforderungen der Übereinkommen in vollem Umfang erfüllt.
8. Die erneute Überprüfung besteht aus einer erweiterten Überprüfung, die zumindest die einschlägigen Punkte des Anhangs VII umfassen muss.
9. Sämtliche Kosten dieser erweiterten Überprüfung gehen zulasten des Eigners oder des Betreibers.
10. Wenn die Ergebnisse der erweiterten Überprüfung den Ansprüchen des Mitgliedstaats gemäß Anhang VII genügen, wird die Zugangsverweigerung aufgehoben und das Unternehmen schriftlich hiervon unterrichtet.
11. Die zuständige Behörde unterrichtet auch die Verwaltung des Flaggenstaats, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, die Kommission, und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung schriftlich von ihrer Entscheidung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank mit der Information über die Aufhebung der Zugangsverweigerung.
12. Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu Häfen innerhalb der Gemeinschaft verweigert wurde, werden in der Überprüfungsdatenbank verfügbar gemacht und gemäß Artikel 25 und Anhang XIII veröffentlicht.

---

#### ANHANG IX

### Überprüfungsbericht

(gemäß Artikel 16)

Der Überprüfungsbericht muss mindestens folgende Einzelangaben umfassen:

#### I. Allgemeine Angaben

1. Zuständige Stelle, die den Überprüfungsbericht erstellt hat
2. Datum und Ort der Überprüfung
3. Name des überprüften Schiffs
4. Flaggenstaat
5. Schiffstyp (gemäß dem Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen)
6. IMO-Kennnummer
7. Rufzeichen
8. Bruttoreaumzahl (BRZ)
9. Tragfähigkeit (gegebenenfalls)
10. Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums
11. Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften sowie jede andere Organisation, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt haben
12. Anerkannte Organisation(en) und/oder jede andere Stelle, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den geltenden Übereinkommen ausgestellt haben

13. Namen und Anschrift des Unternehmens oder Betreibers des Schiffes
  14. Für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Anschrift des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter
  15. Abschlussdatum des Überprüfungsberichts
  16. Hinweis, dass detaillierte Informationen über eine Überprüfung oder ein Festhalten gegebenenfalls veröffentlicht werden.
- II. Angaben zur Überprüfung
1. In Anwendung der einschlägigen Übereinkommen ausgestellte Bescheinigungen, ausstellende Behörde oder Organisation und Angabe des Ausstellungs- und Ablaufdatums
  2. Bereiche oder Teile des Schiffs, die einer Überprüfung unterzogen wurden (im Falle einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung)
  3. Hafen und Datum der letzten Zwischenbesichtigung bzw. jährlichen oder regelmäßigen Besichtigung und Angabe der Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat
  4. Art der Überprüfung (Überprüfung, gründlichere Überprüfung, erweiterte Überprüfung)
  5. Art der Mängel
  6. Getroffene Maßnahmen.
- III. Zusätzliche Informationen für den Fall einer Festhaltemaßnahme
1. Datum der Festhalteanordnung
  2. Datum der Aufhebung der Festhalteanordnung
  3. Art der Mängel, mit denen die Festhalteanordnung begründet wurde (gegebenenfalls Bezugnahmen auf die Übereinkommen)
  4. Gegebenenfalls die Angabe, ob die anerkannte Organisation oder jede andere private Stelle, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, verantwortlich gemacht wurde
  5. Getroffene Maßnahmen.

---

#### ANHANG X

##### **Kriterien für das Festhalten eines Schiffes**

(gemäß Artikel 18 Absatz 3)

#### EINLEITUNG

Vor der Entscheidung, ob die bei einer Überprüfung festgestellten Mängel das Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen, wendet der Besichtigter die unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien an.

Nummer 3 enthält Beispiele von Mängeln, die für sich allein genommen das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen können (vgl. Artikel 18 Absatz 4).

Liegt der Grund für das Festhalten in einem unbeabsichtigt eingetretenen Schaden des Schiffes auf der Fahrt zu einem Hafen, so ist das Festhalten unter folgenden Voraussetzungen nicht anzuordnen:

- a) Den Anforderungen der Regel I/11 (c) von SOLAS 74 hinsichtlich der Notifizierung der Behörden des Flaggenstaats und der für die Ausstellung des entsprechenden Zeugnisses verantwortlichen anerkannten Organisation wurde Rechnung getragen;
- b) vor der Einfahrt in den Hafen hat der Kapitän oder der Reeder der zuständigen Behörde Angaben zu den Umständen des Schadenseintritts und zum Umfang des entstandenen Schadens gemacht sowie Informationen zu der vorgeschriebenen Notifizierung der Behörden des Flaggenstaates mitgeteilt;
- c) geeignete Abhilfemaßnahmen werden vom Schiff zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde durchgeführt und
- d) die zuständige Behörde hat sich, nachdem ihr der Abschluss der Abhilfemaßnahmen angezeigt wurde, davon überzeugt, dass Mängel, von denen eindeutig Gefahren für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt ausgingen, abgestellt wurden.

#### 1. HAUPTKRITERIEN

Der Besichtigter legt seinem fachlichen Urteil darüber, ob ein Schiff festgehalten werden soll oder nicht, folgende Kriterien zugrunde:

**Zeitplan:**

Schiffe, deren Sicherheitszustand ein Auslaufen nicht gestattet, werden ungeachtet der Dauer ihres Aufenthaltes im Hafen bereits bei der ersten Überprüfung festgehalten.

**Kriterium:**

Das Schiff wird festgehalten, falls es so schwerwiegende Mängel aufweist, dass ein Besichtiger zu dem Schiff zurückkehren muss, um sich persönlich davon zu überzeugen, dass die Mängel vor dem Auslaufen beseitigt worden sind.

Besteht die Notwendigkeit, dass der Besichtiger zu dem Schiff zurückkehrt, so werden die Mängel damit als schwerwiegend eingestuft. Jedoch erwächst daraus nicht in jedem Fall eine entsprechende Verpflichtung. Es ergibt sich daraus allerdings die Notwendigkeit, dass die Behörde auf irgendeine Weise, vorzugsweise durch eine weitere Besichtigung, feststellt, dass die Mängel vor dem Auslaufen beseitigt worden sind.

**2. ANWENDUNG DER HAUPTKRITERIEN**

Bei der Entscheidung, ob die bei dem Schiff festgestellten Mängel schwerwiegend genug sind, um ein Festhalten zu rechtfertigen, muss der Besichtiger für sich folgende Fragen beantworten:

1. Verfügt das Schiff über die einschlägigen gültigen Unterlagen?
2. Verfügt das Schiff über die nach dem Schiffsbesatzungszeugnis erforderliche Besatzung?

Bei der Überprüfung stellt der Besichtiger fest, ob Schiff und/oder Besatzung während der gesamten bevorstehenden Reise zu folgendem in der Lage sind:

3. sichere Navigation,
4. sicherer Umschlag und sichere Beförderung der Ladung sowie Überwachung ihres Zustandes,
5. sichere Bedienung im Maschinenraum,
6. Aufrechterhaltung der einwandfreien Funktion von Antrieb und Ruderanlage,
7. wirksame Brandbekämpfung in jedem Teil des Schiffes, falls erforderlich,
8. schnelles und sicheres Verlassen des Schiffes und Durchführung von Rettungsmaßnahmen, falls erforderlich,
9. Verhütung der Umweltverschmutzung,
10. Wahrung ausreichender Stabilität,
11. Aufrechterhaltung einer ausreichenden Wasserdichtigkeit,
12. Verständigung in Notsituationen, falls erforderlich,
13. Vorsorge für Sicherheit und Gesundheit an Bord,
14. Erteilung möglichst umfassender Informationen im Unglücksfall.

Ergibt sich unter Berücksichtigung aller festgestellten Mängel, dass irgendeine dieser Anforderungen nicht erfüllt wird, so ist das Festhalten des Schiffes ernsthaft in Betracht zu ziehen. Ein Zusammentreffen mehrerer weniger schwerwiegender Mängel kann ebenfalls das Festhalten des Schiffes rechtfertigen.

3. Als Hilfestellung für den Besichtiger bei der Anwendung dieser Richtlinien folgt eine Liste von Mängeln, die nach den einschlägigen Übereinkommen und/oder Codes angeordnet sind und die als so schwerwiegend angesehen werden, dass sie das Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen können. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

**3.1. Allgemeine Angaben**

Fehlen der in den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse und Unterlagen. Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der nicht Vertragspartei eines einschlägigen Übereinkommens ist oder eine andere einschlägige Übereinkunft nicht anwendet, sind jedoch nicht berechtigt, die in dem Übereinkommen oder der einschlägigen Übereinkunft vorgeschriebenen Zeugnisse mit sich zu führen. Daher sollte das Fehlen der vorgeschriebenen Zeugnisse allein noch kein Grund für das Festhalten der betreffenden Schiffe sein; jedoch ist unter Anwendung der Nichtbegünstigungsklausel die inhaltliche Einhaltung der Vorschriften zu verlangen, bevor dem Schiff das Auslaufen gestattet wird.

**3.2. Bereiche, die unter das SOLAS 74-Übereinkommen fallen**

1. Störung des Antriebs und anderer wichtiger Maschinen sowie der elektrischen Anlagen.
2. Unzureichende Sauberkeit des Maschinenraums, übermäßiges Auftreten von Öl-Wasser-Gemischen in den Bilgen, Isolierung der Rohrleitungen einschließlich der Abgasleitungen des Maschinenraums mit Öl verschmutzt, fehlerhaftes Arbeiten der Lenzpumpenanlagen.
3. Störung von Notstromaggregat, Beleuchtung, Batterien und Schaltern.
4. Störung der Haupt- und der Hilfsrudernanlage.
5. Fehlen, ungenügendes Fassungsvermögen oder schwere Beschädigung der persönlichen Rettungsmittel, der Überlebensfahrzeuge sowie der Aussetzvorrichtungen.

6. Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder schwere Beschädigung der Feuermeldeanlage, der Feueralarmanlage, der Feuerlöschschrüstung, der fest installierten Feuerlöschanlagen, der Lüftungsventile, der Brandklappen, der Schnellverschlussvorrichtungen, und zwar in einem Ausmaß, dass sie ihren Zweck nicht mehr erfüllen können.
  7. Fehlen, schwere Beschädigung oder Störung der Brandschutzeinrichtungen des Ladungsbereichs bei Tankern.
  8. Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder schwere Beschädigung der Signallichter, Signalkörper oder der Schallsignale.
  9. Fehlen oder Störung der Funkausrüstung für Not- und Sicherheitsverkehr.
  10. Fehlen oder Störung der Navigationsausrüstung; dabei ist der SOLAS 74-Regel V/16.2 Rechnung zu tragen.
  11. Fehlen richtiger Seekarten für Navigationszwecke und/oder aller sonstigen einschlägigen nautischen Veröffentlichungen, die für die beabsichtigte Reise erforderlich sind; dabei ist zu berücksichtigen, dass ein mit amtlichen Daten arbeitendes, genehmigtes elektronisches Seekarten- und Informationssystem (ECDIS) als Ersatz für die Seekarten aus Papier verwendet werden darf.
  12. Fehlen einer funkenfreien Lüftung für Ladepumpenräume.
  13. Schwerwiegende Mängel bei den betrieblichen Anforderungen gemäß Abschnitt 5.5 von Anhang 1 der Pariser Vereinbarung.
  14. Anzahl, Zusammensetzung oder Befähigungszeugnisse der Besatzung entsprechen nicht dem Schiffsbesatzungszeugnis.
  15. Nichtausführung des erweiterten Besichtigungsprogramms im Sinne des SOLAS 74 Kapitel XI Regel 2.
- 3.3. Bereiche, die unter den IBC-Code fallen
1. Beförderung von Stoffen, die nicht im Eignungszeugnis aufgeführt sind, oder fehlende Angaben zur Ladung.
  2. Fehlende oder beschädigte Hochdrucksicherheitsvorrichtungen.
  3. Elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Anforderungen des Codes genügen.
  4. Mögliche Zündquellen in den explosionsgefährdeten Bereichen.
  5. Nichteinhaltung der Besonderen Anforderungen.
  6. Überschreiten der höchstzulässigen Ladungsmenge je Tank.
  7. Unzureichender Wärmeschutz für empfindliche Ladungen.
- 3.4. Bereiche, die unter den IGC-Code fallen
1. Beförderung von Stoffen, die nicht im Eignungszeugnis aufgeführt sind, oder fehlende Angaben zur Ladung.
  2. Fehlende Verschlusseinrichtungen für Unterkünfte- oder Wirtschaftsräume.
  3. Nicht gasdichte Schotten.
  4. Fehlerhafte Gasschleusen.
  5. Fehlende oder fehlerhafte Schnellschlussventile.
  6. Fehlende oder fehlerhafte Sicherheitsventile.
  7. Elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Anforderungen des Codes genügen.
  8. Nicht funktionsfähige Lüfter im Ladungsbereich.
  9. Druckalarm für Ladetanks nicht funktionsfähig.
  10. Gasspüranlage und/oder Giftgasspüranlage fehlerhaft.
  11. Beförderung von Ladungen, die ohne gültige Bescheinigung über die Stabilisierung nicht befördert werden dürfen.
- 3.5. Bereiche, die unter das Freibord-Übereinkommen fallen
1. Größere Bereiche mit Schäden oder Korrosion, Lochfraß in Beplattung und Steifen von Decks und Schiffskörper, wodurch die Seetüchtigkeit und die Festigkeit bei örtlichen Belastungen beeinträchtigt werden, sofern nicht eine sachgemäße vorläufige Reparatur für die Reise zu einem Hafen zwecks dauerhafter Reparatur durchgeführt worden ist.
  2. Festgestellter Fall von unzureichender Stabilität.
  3. Fehlen ausreichender und zuverlässiger Angaben in zugelassener Form, die dem Kapitän rasch und einfach die Möglichkeit bieten, Ladung und Ballast seines Schiffes so zu verteilen, dass eine für die Sicherheit des Schiffes ausreichende Stabilität in allen Phasen und bei unterschiedlichen Bedingungen im Laufe der Reise gewährleistet ist und dass die schiffbaulichen Verbände keinen unannehmbaren Belastungen ausgesetzt werden.
  4. Fehlen, schwere Beschädigung oder Mängel der Verschlusseinrichtungen, der Lukenverschlüsse und der wasserdichten Türen.
  5. Überladung.
  6. Fehlen oder Unleserlichkeit der Tiefgangsmarke.

- 3.6. Bereiche, die unter Anhang I des MARPOL 73/78 fallen
1. Die Öl-Wasser-Separatoranlage, das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl oder die 15-ppm-Alarmvorrichtungen fehlen, weisen schwere Schäden auf oder funktionieren nicht einwandfrei.
  2. Der verbleibende Raum im Sloptank und/oder Ölschlammtank reicht für die vorgesehene Fahrt nicht mehr aus.
  3. Das Öltagebuch ist nicht vorhanden.
  4. Es wurden unzulässige Verbindungsleitungen nach außenbords eingebaut.
  5. Die Akte der Besichtigungsberichte fehlt oder entspricht nicht Regel 13G(3)(b) des MARPOL 73/78.
- 3.7. Bereiche, die unter Anhang II des MARPOL 73/78 fallen
1. Fehlen des P&A-Handbuchs.
  2. Die Ladung ist nicht eingestuft.
  3. Das Ladungstagebuch ist nicht vorhanden.
  4. Es werden ölartige Stoffe unter Vernachlässigung der Auflagen bzw. ohne entsprechend geändertes Zeugnis befördert.
  5. Es wurden unzulässige Verbindungsleitungen nach außenbords eingebaut.
- 3.8. Bereiche, die unter Anhang V des MARPOL 73/78 fallen
1. Fehlen des Abfallbehandlungsplans.
  2. Das Abfalltagebuch ist nicht vorhanden.
  3. Die Schiffsbesatzung ist nicht mit den Vorschriften des Abfallbehandlungsplans für die Entsorgung/Ableitung vertraut.
- 3.9. Bereiche, die unter das STCW 78/95 und die Richtlinie 2001/25/EG fallen
1. Für ein Besatzungsmitglied liegt kein Befähigungszeugnis oder kein ausreichendes Befähigungszeugnis, keine gültige Befreiung oder kein Nachweis eines bei den Behörden des Flaggenstaats gestellten Antrags auf Erteilung eines Vermerks auf einem Befähigungszeugnis vor.
  2. Es gibt Anzeichen dafür, dass ein Befähigungszeugnis in betrügerischer Weise erlangt wurde oder der Inhaber eines Befähigungszeugnisses nicht mit der Person identisch ist, der das Befähigungszeugnis ursprünglich erteilt wurde.
  3. Die geltenden Besatzungsvorschriften der Behörden des Flaggenstaats wurden nicht eingehalten.
  4. Die Vorkehrungen für Brücken- oder Maschinenwache entsprechen nicht den für das Schiff geltenden Anforderungen der Behörden des Flaggenstaats.
  5. Es befindet sich keine Person auf Wache, die für den Betrieb von Ausrüstungen qualifiziert ist, die für die sichere Schiffsführung, den sicheren Funkverkehr oder die Verhütung von Umweltverschmutzung auf See von wesentlicher Bedeutung sind.
  6. Es fehlt ein Nachweis über die berufliche Befähigung der Seeleute im Hinblick auf die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Schiffssicherheit und der Verhütung von Verschmutzung.
  7. Für die erste Wache zu Reisebeginn und die darauffolgenden Ablöswachen stehen nicht genügend ausgeruhte oder ansonsten diensttüchtige Personen bereit.
- 3.10. Bereiche, die unter ILO-Übereinkommen fallen
1. Die Verpflegung reicht für die Fahrt bis zum nächsten Hafen nicht aus.
  2. Der Trinkwasservorrat reicht für die Fahrt bis zum nächsten Hafen nicht aus.
  3. Die hygienischen Verhältnisse an Bord sind äußerst unzureichend.
  4. In den Unterkunftsräumen eines Schiffes, das in Gebieten mit unter Umständen sehr niedrigen Temperaturen verkehrt, ist keine Heizung vorhanden.
  5. Unzureichende Be- und Entlüftung in den Unterkunftsräumen eines Schiffes.
  6. Extreme Verschmutzung durch Schiffsmüll, Blockierung der Gänge/Unterkunftsräume durch Ausrüstung oder Ladung oder sonstige die Sicherheit gefährdende Zustände.
  7. Klarer Hinweis darauf, dass das Wachdienstpersonal und anderes diensttuendes Personal bei der ersten Wache oder späteren Wachablösungen durch Ermüdung beeinträchtigt ist.
- 3.11. Bereiche, die zwar kein Festhalten, aber zum Beispiel das Aussetzen der Lade- oder Löschvorgänge rechtfertigen können
- Eine Störung (oder mangelhafte Wartung) des Inertgassystems, der Umschlagsvorrichtungen oder -maschinen stellt einen ausreichenden Grund dar, um Lade- bzw. Löschvorgänge zu stoppen.
-

## ANHANG XI

**Mindestkriterien für Besichtigter**

(gemäß Artikel 21 Absätze 1 und 5)

1. Die Besichtigter müssen über angemessene theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung mit Schiffen und deren Betrieb verfügen. Sie müssen zur Durchsetzung der in Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen sowie der einschlägigen Hafenstaatkontrollverfahren befähigt sein. Diese Kenntnisse und diese Befähigung zur Durchsetzung internationaler und gemeinschaftlicher Vorschriften ist durch dokumentierte Schulungsprogramme nachzuweisen.
  2. Die Besichtigter müssen mindestens entweder
    - a) angemessene Qualifikationen eines Marine- oder nautischen Instituts sowie einschlägige Erfahrung auf See als zertifizierter Schiffsoffizier und Inhaber oder ehemaliger Inhaber eines gültigen Befähigungszeugnisses nach STCW II/2 oder III/2 ohne Einschränkung hinsichtlich des Einsatzgebiets oder der Antriebskraft oder der Tonnage besitzen; oder
    - b) eine von der zuständigen Behörde anerkannte Prüfung als Schiffbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschifffahrt erfolgreich abgelegt haben und mindestens fünfjährige Berufserfahrung in diesem Bereich besitzen; oder
    - c) über einen einschlägigen Hochschulabschluss oder eine gleichwertige Ausbildung und eine angemessene Ausbildung und Qualifikation als Schiffssicherheitsbesichtigter verfügen.
  3. Der Besichtigter
    - muss mindestens ein Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtigter, entweder betraut mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung gemäß den Übereinkommen oder beteiligt an der Überwachung der Tätigkeiten anerkannter Organisationen, denen hoheitliche Aufgaben übertragen wurden, nachweisen oder
    - ein gleichwertiges Kompetenzniveau dadurch erworben haben, dass er mindestens ein Jahr lang eine praktische Ausbildung vor Ort absolviert hat, bei der er an Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle unter der Leitung erfahrener Hafenstaat-Besichtigter teilgenommen hat.
  4. Besichtigter nach Abschnitt 2 Buchstabe a müssen über eine seemännische Erfahrung von mindestens fünf Jahren verfügen, die Dienstzeiten auf See als nautischer oder technischer Offizier oder als Flaggenstaat-Besichtigter oder als stellvertretender Besichtigter der Hafenstaatkontrolle umfasst. Zu dieser Erfahrung muss ein Zeitraum von mindestens zwei Jahren auf See als nautischer oder technischer Offizier gehören.
  5. Die Besichtigter müssen die Fähigkeit besitzen, sich mit Seeleuten mündlich und schriftlich in der auf See am meisten gesprochenen Sprache zu verständigen.
  6. Besichtigter, welche die vorgenannten Kriterien nicht erfüllen, sind ebenfalls zugelassen, wenn sie zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats für die Hafenstaatkontrolle eingesetzt werden.
  7. Werden in einem Mitgliedstaat die Überprüfungen gemäß Artikel 14 Absätze 1 und 2 von Hafenstaat-Besichtigtern durchgeführt, so müssen diese Besichtigter über angemessene Qualifikationen einschließlich hinreichender theoretischer und praktischer Erfahrung im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr verfügen. In der Regel umfasst dies
    - a) gute Kenntnisse im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr und der Anwendung entsprechender Konzepte bei den zu prüfenden Betriebsabläufen;
    - b) gute fachliche Kenntnisse der Sicherheitstechnologien und -verfahren;
    - c) Vertrautheit mit Inspektionsgrundsätzen, -verfahren und -techniken;
    - d) Fachkenntnisse in Bezug auf die zu prüfenden Betriebsabläufe.
-

## ANHANG XII

**Funktionen der Überprüfungsdatenbank**

(gemäß Artikel 23 Absatz 1)

1. Die Überprüfungsdatenbank umfasst mindestens die folgenden Funktionen:
  - Aufnahme von Überprüfungsdaten der Mitgliedstaaten und aller Vertragsparteien der Pariser Vereinbarung;
  - Bereitstellung von Daten über das Risikoprofil von Schiffen und über Schiffe, die zur Überprüfung anstehen;
  - Berechnung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats;
  - Bereitstellung der weißen sowie der grauen und der schwarzen Liste von Flaggenstaaten nach Artikel 15 Absatz 1;
  - Bereitstellung von Daten über die Leistung von Unternehmen;
  - Angabe der Punkte in Risikobereichen, die bei jeder Überprüfung zu kontrollieren sind.
2. Die Überprüfungsdatenbank muss so gestaltet sein, dass sie an künftige Entwicklungen angepasst und über Schnittstellen mit anderen Datenbanken der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr, einschließlich SafeSeaNet, die Daten über tatsächliche Anlaufbewegungen von Schiffen in Häfen von Mitgliedstaaten enthalten, und gegebenenfalls mit einschlägigen nationalen Informationssystemen verbunden werden kann.
3. Ein Deeplink von der Überprüfungsdatenbank zum Equasis-Informationssystem wird bereitgestellt. Die Mitgliedstaaten fordern dazu auf, dass die über das Informationssystem Equasis zugänglichen öffentlichen und privaten Datenbanken über Schiffsüberprüfungen von den Besichtigern konsultiert werden.

## ANHANG XIII

**Veröffentlichung von Informationen über Überprüfungen, Festhaltemaßnahmen und Zugangsverweigerungen in Häfen der Mitgliedstaaten**

(gemäß Artikel 25)

1. Die gemäß Artikel 25 veröffentlichten Informationen müssen folgende Einzelangaben umfassen:
  - a) Name des Schiffes,
  - b) IMO-Kennnummer,
  - c) Schiffstyp,
  - d) Bruttoreaumzahl (BRZ),
  - e) Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums,
  - f) Name und Anschrift des Unternehmens des Schiffes,
  - g) für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Anschrift des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter,
  - h) Flaggenstaat,
  - i) gemäß den einschlägigen Übereinkommen ausgestellte Klassifikationszertifikate und vorgeschriebene Zeugnisse sowie Behörde oder Organisation, die die betreffende Bescheinigung ausgestellt hat, einschließlich Ausstellungsdatum und Ablaufdatum,
  - j) Hafen und Datum der letzten Zwischenbesichtigung oder jährlichen Besichtigung zu den vorstehend unter i genannten Bescheinigungen sowie Name der Behörde oder Organisation, die die Besichtigung durchgeführt hat,
  - k) Datum, Land, Hafen der Festhaltemaßnahme.
2. Für festgehaltene Schiffe müssen die gemäß Artikel 25 veröffentlichten Informationen ferner folgende Angaben umfassen:
  - a) Zahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 36 Monaten,
  - b) Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme,
  - c) Dauer der Festhaltemaßnahme in Tagen,

- d) Gründe für die Festhaltemaßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,
- e) gegebenenfalls die Angabe, ob die anerkannte Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wird,
- f) Beschreibung der Maßnahmen in dem Fall, dass einem Schiff die Fortsetzung seiner Reise bis zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft gestattet wurde,
- g) Hinweis, ob dem Schiff der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde, mit Angabe der Gründe in klarer und deutlicher Ausdrucksweise.

---

ANHANG XIV

**Angaben zur Überwachung der Umsetzung**

(gemäß Artikel 28)

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alljährlich bis spätestens zum 1. April folgende Angaben zum Vorjahr.
- 1.1. Anzahl der im Rahmen der Hafensaatkontrolle für sie tätigen Besichtigter.

Diese Angaben müssen der Kommission entsprechend der folgenden Mustertabelle übermittelt werden <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>

Hafen/Zone	Anzahl der vollzeitbeschäftigten Besichtigter (A)	Anzahl der teilzeitbeschäftigten Besichtigter (B)	Umrechnung von (B) in Vollzeitbeschäftigung (C)	Insgesamt (A + C)
Hafen X oder Zone X ...				
Hafen Y oder Zone Y ...				
INSGESAMT				

- 1.2. Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die die Häfen eines Mitgliedstaates angelaufen haben. Die Zahl entspricht der Zahl der unter diese Richtlinie fallenden Schiffe, die die Häfen des Mitgliedstaats auf nationaler Ebene angelaufen haben und die nur einmal gezählt wurden.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln
- a) der Kommission alle sechs Monate eine Liste der Hafenanlaufbewegungen einzelner Schiffe, mit Ausnahme von Linienfährdiensten zur Beförderung von Personen und Frachtgut, die ihre Häfen angelaufen oder die einer Hafenbehörde oder Stelle ihre Ankunft an einem Ankerplatz angekündigt haben, unter Angabe der IMO-Kennnummer, des Ankunftsdatums und des Hafens für jede Bewegung des Schiffes. Die Liste wird in Form eines Tabellenkalkulationsprogramms übermittelt, das automatische Abfrage und Verarbeitung der vorstehend genannten Angaben ermöglicht. Diese Liste wird 4 Monate nach Ende des Zeitraums, auf den sich die Daten beziehen, vorgelegt;
- und
- b) der Kommission spätestens sechs Monate nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie eine gesonderte Liste der unter Buchstabe a genannten Linienfährdienste zur Beförderung von Personen bzw. Linienfährdienste zur Beförderung von Frachtgut übermitteln; danach ist die Liste jedes Mal zu übermitteln, wenn Änderungen bei diesen Linienfährdiensten eintreten. Die Liste enthält für jedes Schiff die IMO-Kennnummer, den Namen und die Fahrtroute des Schiffes. Die Liste wird in Form eines Tabellenkalkulationsprogramms übermittelt, das automatische Abfrage und Verarbeitung der vorstehend genannten Angaben ermöglicht.

---

<sup>(1)</sup> Im Falle von Besichtigern, bei denen die Hafensaatkontrollen lediglich einen Teil der Tätigkeit ausmachen, ist die Zahl in vollzeitbeschäftigte Besichtigter umzurechnen. Ist ein und derselbe Besichtigter in mehr als einem Hafen oder geografischen Gebiet tätig, so ist das jeweilige Teilzeitäquivalent in jedem Hafen zu zählen.

<sup>(2)</sup> Diese Angaben sind auf nationaler Ebene und für jeden einzelnen Hafen des betreffenden Mitgliedstaats zu machen. Im Sinne dieses Anhangs ist unter Hafen ein einzelner Hafen oder die von einem Besichtigter oder einem Besichtigerteam betreute geographische Zone zu verstehen, die gegebenenfalls mehrere einzelne Häfen umfasst.

## ANHANG XV

## TEIL A

**Aufgehobene Richtlinie und ihre nachfolgenden Änderungen**

(gemäß Artikel 36)

Richtlinie 95/21/EG des Rates  
(ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1)

Richtlinie 98/25/EG des Rates  
(ABl. L 133 vom 7.5.1998, S. 19)

Richtlinie 98/42/EG der Kommission  
(ABl. L 184 vom 27.6.1998, S. 40)

Richtlinie 1999/97/EG der Kommission  
(ABl. L 331 vom 23.12.1999, S. 67)

Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 17)

Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
(ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53)

Nur Artikel 4

## TEIL B

**Verzeichnis der Fristen für die Umsetzung in Nationales Recht**

(gemäß Artikel 36)

Richtlinie	Frist für die Umsetzung
Richtlinie 95/21/EG	30. Juni 1996
Richtlinie 98/25/EG	30. Juni 1998
Richtlinie 98/42/EG	30. September 1998
Richtlinie 1999/97/EG	13. Dezember 2000
Richtlinie 2001/106/EG	22. Juli 2003
Richtlinie 2002/84/EG	23. November 2003

## ANHANG XVI

**Entsprechungstabelle**

(gemäß Artikel 36)

Richtlinie 95/21/EG	Diese Richtlinie
Artikel 1, einleitende Worte	Artikel 1, einleitende Worte
Artikel 1 erster Gedankenstrich	Artikel 1 Buchstabe a
Artikel 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 1 Buchstabe b
—	Artikel 1 Buchstabe c
Artikel 2, einleitende Worte	Artikel 2, einleitende Worte
Artikel 2 Absatz 1, einleitende Worte	Artikel 2 Absatz 1, einleitende Worte
Artikel 2 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 2 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 2 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 2 Absatz 1 vierter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d
Artikel 2 Absatz 1 fünfter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e
Artikel 2 Absatz 1 sechster Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe f
Artikel 2 Absatz 1 siebter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g
Artikel 2 Absatz 1 achter Gedankenstrich	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe h
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
—	Artikel 2 Absatz 3
—	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 5
Artikel 2 Absatz 4	—
—	Artikel 2 Absatz 6
—	Artikel 2 Absatz 7
Artikel 2 Absatz 5	Artikel 2 Absatz 8
—	Artikel 2 Absatz 9
—	Artikel 2 Absatz 10
—	Artikel 2 Absatz 11
Artikel 2 Absatz 6	Artikel 2 Absatz 12
Artikel 2 Absatz 7	Artikel 2 Absatz 13
Artikel 2 Absatz 8	Artikel 2 Absatz 14
—	Artikel 2 Absatz 15
Artikel 2 Absatz 9	Artikel 2 Absatz 16
—	Artikel 2 Absatz 17
Artikel 2 Absatz 10	Artikel 2 Absatz 18
—	Artikel 2 Absatz 19
—	Artikel 2 Absatz 20

Richtlinie 95/21/EG	Diese Richtlinie
—	Artikel 2 Absatz 21
—	Artikel 2 Absatz 22
—	Artikel 2 Absatz 23
Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1
—	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 3
—	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 4
Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 5
—	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 6
—	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 7
Artikel 3 Absätze 2 bis 4	Artikel 3 Absätze 2 bis 4
—	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 5	—
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 6 Absatz 1, einleitende Worte	—
—	Artikel 12 Absatz 1, einleitende Worte
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe a
—	Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 6 Absatz 2	—
—	Artikel 12 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 3	Artikel 12 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 4	—
Artikel 7	—
Artikel 7a	—
Artikel 7b	—
—	Artikel 13
—	Artikel 14
—	Artikel 15

Richtlinie 95/21/EG	Diese Richtlinie
Artikel 8	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 9 Absätze 1 und 2	Artikel 18 Absätze 1 und 2
Artikel 9 Absatz 3, erster Satz	Artikel 18 Absatz 3
Artikel 9 Absatz 3, Sätze 2 bis 4	Artikel 18 Absatz 4
Artikel 9 Absätze 4 bis 7	Artikel 18 Absätze 5 bis 8
—	Artikel 18 Absatz 9
Artikel 9a	—
Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 19 Absätze 1 bis 3
—	Artikel 19 Absatz 4
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 20 Absatz 1
—	Artikel 20 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 20 Absatz 3 Unterabsatz 1
Artikel 11 Absatz 3 Unterabsatz 1	—
Artikel 11 Absatz 3 Unterabsatz 2	Artikel 20 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 11 Absätze 4 bis 6	Artikel 20 Absätze 4 bis 6
Artikel 12 Absätze 1 bis 3	Artikel 21 Absätze 1 bis 3
Artikel 12 Absatz 4	Artikel 21 Absatz 4
—	Artikel 21 Absätze 5 bis 7
Artikel 13 Absätze 1 bis 2	Artikel 22 Absätze 1 bis 2
—	Artikel 22 Absätze 3 bis 5
Artikel 14	—
Artikel 15	—
—	Artikel 23
—	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
Artikel 16 Absätze 1 und 2	Artikel 27 Absätze 1 und 2
Artikel 16 Absatz 2a	Artikel 27 Absatz 3
Artikel 16 Absatz 3	Artikel 27 Absatz 4
Artikel 17	Artikel 28
—	Artikel 29
Artikel 18	Artikel 30
Artikel 19	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 19a	Artikel 33

Richtlinie 95/21/EG	Diese Richtlinie
—	Artikel 34
Artikel 20	Artikel 35
—	Artikel 36
Artikel 21	Artikel 37
Artikel 22	Artikel 38
Anhang I	—
—	Anhang I
—	Anhang II
—	Anhang III
Anhang II	Anhang IV
Anhang III	Anhang V
Anhang IV	Anhang VI
Anhang V	Anhang VII
Anhang VI	Anhang X
Anhang VII	Anhang XI
—	Anhang XII
Anhang VIII	Anhang XIII
Anhang IX	Anhang IX
Anhang X	Anhang XIV
Anhang XI	Anhang VIII
Anhang XII	—
—	Anhang XV
—	Anhang XVI

## BEGRÜNDUNG DES RATES

### I. EINLEITUNG

Im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens (Artikel 251 EG) hatte der Rat am 7. Juni 2007 eine politische Einigung über den Entwurf einer Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) <sup>(1)</sup> erzielt. Im Anschluss an die rechtliche und sprachliche Überarbeitung hat der Rat seinen Gemeinsamen Standpunkt am 6. Juni 2008 — bei Stimmenthaltung der maltesischen Delegation — festgelegt.

Hierbei hat der Rat der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung vom 25. April 2007 <sup>(2)</sup> sowie den Stellungnahmen des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(3)</sup> und des Ausschusses der Regionen <sup>(4)</sup> Rechnung getragen.

Der Vorschlag bezweckt eine Zusammenfassung aufeinanderfolgender Änderungen der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle in einem einzigen, konsolidierten Text und die Vereinfachung bzw. Änderung einiger Bestimmungen, um so die Effizienz und Qualität der Schiffsüberprüfungen durch den Hafenstaat zu steigern. Der Vorschlag sieht unter anderem strengere Vorschriften für die zuständigen Behörden und Besichtigter und eine Verschärfung der Meldepflicht für Lotsen vor.

Im Sinne eines größeren Abschreckungseffekts der Richtlinie sieht der Vorschlag vor, dass die Maßnahmen zur Verweigerung des Zugangs zu Häfen der Mitgliedstaaten vereinfacht und ausgeweitet werden und dass eine schwarze Liste von Schiffseignern und -betreibern veröffentlicht wird.

Darüber hinaus werden mit dem Vorschlag die Grundlagen eines neuen Überprüfungssystems gelegt, wonach alle Schiffe, die Häfen der Mitgliedstaaten anlaufen, anhand eines Risikoprofils überprüft werden, bei dem Hochrisikoschiffe intensiver kontrolliert und die Überprüfungsaufgaben bei Qualitätsschiffen gesenkt werden können. Im Kommissionsvorschlag ist vorgesehen, dass die Einzelheiten dieses neuen Systems im Wege des Ausschussverfahrens festgelegt werden, sobald alle Bestandteile dieses Mechanismus feststehen.

### II. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

#### Allgemeines

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates verfolgt das gleiche Ziel wie die Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: Das bestehende Hafenstaatkontrollsystem soll zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neu gefassten Richtlinie durch ein neues Überprüfungssystem ersetzt werden. Dieses neue System zielt darauf ab, dass möglichst viele Schiffe, die Häfen der Mitgliedstaaten anlaufen, überprüft werden, wobei der Gesamtüberprüfungsaufwand gerecht auf die Mitgliedstaaten verteilt wird. Die Einzelbestandteile des neuen Überprüfungssystems, die ausgehend von den Arbeiten im Rahmen der *Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle* (Pariser Vereinbarung) beschlossen wurden, sind in Anhang II enthalten, der nicht unter das Ausschussverfahren fällt.

Aufgrund dieses neuen Ansatzes wurde der ursprüngliche Kommissionsvorschlag im Gemeinsamen Standpunkt an zahlreichen Stellen in der Weise geändert, dass eine vollständige Umformulierung vorgenommen wurde, dass völlig neue Bestimmungen eingefügt wurden oder dass der bestehende Text um neue Textteile ergänzt wurde. Diese Änderungen entsprechen weitgehend zahlreichen Abänderungen des Europäischen Parlaments (Abänderungen 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 75, 76, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 und 111), die entweder wörtlich oder teilweise oder dem Grundsatz nach in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden.

Verschiedenen anderen Abänderungen des Europäischen Parlaments (8, 12, 13, 17, 21, 24, 26, 36, 37, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 80, 82, 91, 96, 97, 99, 100 und 103) hat der Rat jedoch nicht zugestimmt. Diese Abänderungen, die zumeist die bei den Beratungen in den Ratsgremien angesprochenen Kernpunkte betreffen, standen mit dem vom Rat in seinem Gemeinsamen Standpunkt gewählten Konzept nicht in Einklang. Auf diese Abänderungen wird im nächsten Abschnitt näher eingegangen.

<sup>(1)</sup> Die Kommission hat ihren Vorschlag am 24. Januar 2006 übermittelt (Dok. 5632/06).

<sup>(2)</sup> Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(3)</sup> CESE 1177/2006 of 13.9.2006 (ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195-201).

<sup>(4)</sup> CDR 43/2006 of 15.6.2006 (ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38).

## Wichtigste Fragen

### 1) Geltungsbereich der Richtlinie

Der Rat teilt die Auffassung der Kommission und des Europäischen Parlaments (Abänderungen 29 bis 34), dass die derzeitige Regelung der Hafenstaatkontrolle mit ihrer rein quantitativen Vorgabe, dass 25 % der Schiffe von den Mitgliedstaaten zu überprüfen sind, eine unzureichende Kontrolle bewirken und bisweilen ungerechtfertigte Überprüfungen nach sich ziehen, die nur durchgeführt werden, damit diese willkürliche Prozentschwelle erreicht wird. Mit dem Gemeinsamen Standpunkt wird daher ein neues System mit einem Gesamtüberprüfungsziel für die Gemeinschaft als Ganzes ins Leben gerufen, bei dem die Zahl der Überprüfungen zwischen den Mitgliedstaaten und den Staaten der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region gerecht aufgeteilt wird. Die Überprüfungen konzentrieren sich dabei auf unternormige Schiffe, die öfter kontrolliert werden sollen, während der Überprüfungsaufwand bei Qualitätsschiffen verringert wird.

Anders als Kommission und Europäisches Parlament (Abänderungen 8, 13, 17, 22, 26, 31, 34, 35, 39, 40, 41, 54, 64, 65 und 96) hielt es der Rat jedoch für angebracht, praktischen Schwierigkeiten der Mitgliedstaaten bei finanziellen und personellen Ressourcen Rechnung zu tragen. Im Gemeinsamen Standpunkt wurde daher der Gegenstandsbereich der Überprüfungen im Rahmen der Richtlinie wie folgt geändert: Überprüft werden Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, in dem eine Schnittstelle Schiff/Hafen genutzt werden soll, wobei darunter auch Schiffe fallen, die in einem Hafen oder einem anderen Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines Hafens vor Anker liegen.

Darüber hinaus hat der Rat — ebenso wie das Europäische Parlament (Abänderungen 12 und 26) — in seinem Gemeinsamen Standpunkt die Möglichkeit vorgesehen, dass Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben, unter bestimmten Voraussetzungen von der Richtlinie abweichen können. Aus Gründen der Rechtssicherheit sind diese Voraussetzungen in der betreffenden Bestimmung einzeln aufgeführt. Da es sich hierbei um wesentliche Bestandteile der Richtlinie handelt, können sie, anders als in den Abänderungen des Europäischen Parlaments vorgesehen, nicht im Wege des Ausschussverfahrens geändert werden.

### 2) Flexibilitätsmechanismus für die Überprüfungen

Ausgehend von dem Ziel, ein gerechtes und praktikables Überprüfungssystem zu schaffen, hat der Rat in seinem Gemeinsamen Standpunkt die besondere Lage jedes einzelnen Mitgliedstaates berücksichtigt, die dadurch gekennzeichnet ist, dass die jeweiligen Häfen von einer ungleichen Anzahl von Schiffen angelaufen werden. Hierzu wird den Mitgliedstaaten im Gemeinsamen Standpunkt des Rates und entgegen der Auffassung des Europäischen Parlaments gestattet, einen geringen Prozentsatz von Überprüfungen zu übergehen, nämlich einerseits 5 % der Gesamtzahl der Schiffe der Prioritätsstufe I (Schiffe, die zur obligatorischen Überprüfung anstehen) mit hohem Risikoprofil und andererseits 10 % der Gesamtzahl der Schiffe der Prioritätsstufe I ohne hohes Risikoprofil. Die Mitgliedstaaten haben jedoch Schiffen, die nicht häufig Häfen in der Gemeinschaft anlaufen, besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Darüber hinaus ist der Rat ebenso wie das Europäische Parlament (Abänderungen 35 bis 37) der Auffassung, dass aus praktischen Gründen in bestimmten Situationen Flexibilitätsmechanismen erforderlich sind, d.h. es wurde die Möglichkeit vorgesehen, eine Überprüfung 15 Tage lang aufzuschieben oder eine Überprüfung aus Sicherheitsgründen oder dann nicht durchzuführen, wenn das Anlaufen des Schiffes zur Nachtzeit erfolgt. Die letztgenannte Flexibilitätsbestimmung war vom Europäischen Parlament nicht vorgesehen worden (Abänderungen 36 und 37).

### 3) Zugangsverweigerung

Der Rat hat sich ebenso wie das Europäische Parlament (Abänderungen 8 und 54) der von der Kommission vorgeschlagenen Verschärfung zugangsverweigernder Maßnahmen gegen unternormige Schiffe angeschlossen. Als Kriterium für diese Maßnahme wird der Leistungswert des Schiffes wie folgt ermittelt: zum einen anhand der Leistung des Schiffsbetreibers, wie sie sich aus der Zahl wiederholter Festhaltemaßnahmen innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens ergibt, und zum anderen anhand der Leistung des Flaggenstaats, die sich nach den „schwarzen“, „grauen“ und „weißen“ Listen von Flaggenstaaten bestimmt, die von den Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung aufgestellt wurden.

Die Dauer der Zugangsverweigerung für Häfen der Mitgliedstaaten steigt mit jeder Zugangsverweigerung. Die Kommission, die in diesem Punkt vom Europäischen Parlament unterstützt wurde, hatte zwar vorgeschlagen, bei einer dritten derartigen Maßnahme als letzte Möglichkeit ein dauerndes Zugangsverbot auszusprechen, der Rat hielt es aus rechtlichen Gründen aber für erforderlich, die Möglichkeit einer Aufhebung des Verbots nach einer bestimmten Zeit, nämlich nach 36 Monaten, vorzusehen, allerdings nur wenn das betreffende Schiff eine Reihe von Auflagen erfüllt.

#### 4) *Berichte von Lotsen*

Der Rat hat sich uneingeschränkt dem Vorschlag der Kommission angeschlossen, die Vorschrift zu verschärfen, wonach alle Lotsen, einschließlich Hochseelotsen, die Schiffe zu einem Hafen oder auf der Durchfahrt begleiten, die zuständige Behörde des Hafenstaats beziehungsweise des Küstenstaats von offensichtlichen Auffälligkeiten, die sie an Bord feststellen, unterrichten müssen. Anders als das Europäische Parlament (Abänderung 68) ist der Rat der Auffassung, dass dies nur mit einer Muss-Bestimmung erfolgen kann.

#### 5) *Liste von Unternehmen mit niedriger und sehr niedriger Leistung*

Ähnlich wie die Kommission und das Europäische Parlament (Abänderung 71) möchte der Rat die Abschreckungswirkung der Richtlinie erhöhen; hierzu hat er die Kommission aufgefordert, Informationen über Unternehmen zu erstellen, deren Leistung als niedrig eingestuft wurde, und diese Informationen regelmäßig zu veröffentlichen, ohne dass er jedoch die Einzelheiten der Veröffentlichung vorgegeben hat; diese sollen im Wege des Ausschussverfahrens festgelegt werden.

#### 6) *Umsetzungsfrist*

Der Rat ist der Auffassung, dass das neue Überprüfungssystem mit Inkrafttreten der neu gefassten Richtlinie auf Gemeinschaftsebene gelten sollte. Aufgrund der Komplexität des neuen Systems und auch der erforderlichen technischen Vorbereitungen für die Überprüfungsdatenbank wird den Mitgliedstaaten — anders als in Abänderung 82 des Europäischen Parlaments vorgesehen — eine Übergangsfrist von 36 Monaten zugestanden.

#### 7) *Sonstiges*

Einer Reihe anderer Abänderungen konnte der Rat nicht zustimmen, da diese einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand bewirkt hätten (Abänderungen 60, 62, 70, 73 und 96), nicht völlig eindeutig und nicht genau genug waren oder nicht dem Strukturierungskonzept des Rates für die Richtlinie entsprachen (Abänderungen 13, 21, 24, 45, 59, 61, 63, 67, 69, 77, 80, 82, 91, 97, 99, 100 und 103).

### III. **SCHLUSSFOLGERUNG**

Der Rat ist der Auffassung, dass sein Gemeinsamer Standpunkt ein ausgewogenes Instrument zur Schaffung eines gerechten und wirksamen neuen Überprüfungssystems darstellt, mit dem das Vorgehen gegen unternormige Schiffe in Gemeinschaftsgewässern verschärft wird.

Der Rat verweist auf die Gespräche über diesen Vorschlag, die mit dem Europäischen Parlament bereits stattgefunden haben, und sieht konstruktiven Verhandlungen im Hinblick auf eine rasche Einigung und die Annahme der Richtlinie mit Interesse entgegen.

---