

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 131



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

52. Jahrgang
28. Mai 2009

Inhalt

- I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden*

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EG) Nr. 390/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Gemeinsamen Konsularischen Instruktion an die diplomatischen Missionen und die konsularischen Vertretungen, die von Berufskonsularbeamten geleitet werden, hinsichtlich der Aufnahme biometrischer Identifikatoren einschließlich Bestimmungen über die Organisation der Entgegennahme und Bearbeitung von Visumanträgen** 1
- ★ **Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen ⁽¹⁾** 11
- ★ **Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See ⁽¹⁾** 24

RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden ⁽¹⁾** 47
- ★ **Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafensaatkontrolle ⁽¹⁾** 57

Preis: 26 EUR

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

(Fortsetzung umseitig)

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

★ Richtlinie 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr ⁽¹⁾	101
★ Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾	114
★ Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen ⁽¹⁾	128
★ Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten ⁽¹⁾	132



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EG) Nr. 390/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

zur Änderung der Gemeinsamen Konsularischen Instruktion an die diplomatischen Missionen und die konsularischen Vertretungen, die von Berufskonsularbeamten geleitet werden, hinsichtlich der Aufnahme biometrischer Identifikatoren einschließlich Bestimmungen über die Organisation der Entgegennahme und Bearbeitung von Visumanträgen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 62 Nummer 2 Buchstabe b Ziffer ii,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten ⁽¹⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um sicherzustellen, dass Antragsteller zuverlässig überprüft werden können und ihre Identität zweifelsfrei festgestellt werden kann, ist es erforderlich, in dem mit der Entscheidung 2004/512/EG des Rates ⁽³⁾ eingerichteten Visa-Informationssystem (VIS) biometrische Daten zu verarbeiten und einen Rechtsrahmen für die Erfassung dieser biometrischen Identifikatoren festzulegen. Außerdem setzt die Anwendung des VIS neue Formen der Organisation für die Entgegennahme von Visumanträgen voraus.
- (2) Die Integration biometrischer Identifikatoren in das VIS ist ein wichtiger Schritt zur Verwendung neuer Elemente, die eine verlässlichere Verbindung zwischen dem Visuminhaber und dem Reisepass herstellen, damit keine falschen Identitäten verwendet werden können. Daher sollte das persönliche Erscheinen des Antragstellers — zumin-

dest bei der ersten Beantragung eines Visums — zu den Grundvoraussetzungen für die Erteilung eines Visums gehören, wobei gleichzeitig die biometrischen Identifikatoren im VIS erfasst werden.

- (3) Welche biometrischen Identifikatoren zu erfassen sind, wurde in der Verordnung (EG) Nr. 767/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über das Visa-Informationssystem (VIS) und den Datenaustausch zwischen Mitgliedstaaten über Visa für einen kurzfristigen Aufenthalt (VIS-Verordnung) ⁽⁴⁾ geregelt.
- (4) In der vorliegenden Verordnung werden die Normen für die Erfassung dieser biometrischen Identifikatoren unter Verweis auf die entsprechenden Empfehlungen der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) festgelegt. Zur Gewährleistung der Interoperabilität bedarf es keiner weiteren technischen Spezifikationen.
- (5) Alle von einem Mitgliedstaat im Rahmen der Beantragung eines Visums entgegengenommenen Dokumente, Daten oder biometrischen Identifikatoren sind als „konsularisches Dokument“ gemäß dem Wiener Übereinkommen über konsularische Beziehungen vom 24. April 1963 anzusehen und werden entsprechend behandelt.
- (6) Um die Registrierung der Antragsteller zu erleichtern und die den Mitgliedstaaten entstehenden Kosten zu verringern, müssen zusätzlich zu der bestehenden Vertretungsregelung neue Organisationsmöglichkeiten erwogen werden. Zunächst sollte die Gemeinsame Konsularische Instruktion an die diplomatischen Missionen und die konsularischen Vertretungen, die von Berufskonsularbeamten geleitet werden ⁽⁵⁾, um eine besondere Form der Vertretung, die sich auf die Entgegennahme von Anträgen und die Erfassung biometrischer Identifikatoren beschränkt, ergänzt werden.

⁽¹⁾ ABl. C 321 vom 29.12.2006, S. 38.

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 10. Juli 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 5. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽³⁾ ABl. L 213 vom 15.6.2004, S. 5.

⁽⁴⁾ ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 60.

⁽⁵⁾ ABl. C 326 vom 22.12.2005, S. 1.

- (7) Es sollten weitere Optionen wie gemeinsame Unterbringung, gemeinsame Visumantragstellen, Honorarkonsuln und Zusammenarbeit mit externen Dienstleistungserbringern eingeführt werden. Unter Berücksichtigung insbesondere von Datenschutzaspekten sollte ein geeigneter Rechtsrahmen für diese Optionen festgelegt werden. Die Mitgliedstaaten sollten gemäß den in diesem Rechtsrahmen festgelegten Bedingungen die von ihnen in den einzelnen Drittländern zu verwendende Organisationsstruktur wählen können. Die Merkmale dieser Strukturen sollten von der Kommission veröffentlicht werden.
- (8) Bei der Organisation der Zusammenarbeit sollten die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Antragsteller an den Mitgliedstaat verwiesen werden, der für die Bearbeitung ihrer Anträge zuständig ist.
- (9) Es muss geregelt werden, wie zu verfahren ist, wenn die Mitgliedstaaten beschließen, zur Vereinfachung des Verfahrens bei der Erfassung der Anträge mit einem externen Dienstleistungserbringer zusammenzuarbeiten. Ein solcher Beschluss kann gefasst werden, wenn sich aufgrund besonderer Umstände oder der Gegebenheiten vor Ort eine Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten in Form einer Vertretung in beschränktem Umfang, einer gemeinsamen Unterbringung oder einer gemeinsamen Visumantragsstelle für den betreffenden Mitgliedstaat als nicht geeignet erweist. Solche Regelungen sollten unter Einhaltung der allgemeinen Grundsätze für die Visumerteilung und unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁽¹⁾ festgelegt werden. Darüber hinaus sollte bei der Aufstellung und Durchführung solcher Regelungen darauf geachtet werden, dass Möglichkeiten zum „Visa-Shopping“ unterbunden werden.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten mit externen Dienstleistungserbringern auf der Grundlage eines Rechtsinstruments zusammenarbeiten, das Bestimmungen über die genauen Aufgaben dieser Dienstleistungserbringer, über den unmittelbaren und uneingeschränkten Zugang zu deren Räumlichkeiten sowie über die Unterrichtung der Antragsteller, die Geheimhaltung und die Umstände, Bedingungen und Verfahren für die Aussetzung oder Beendigung der Zusammenarbeit enthalten muss.
- (11) Diese Verordnung gestattet es den Mitgliedstaaten, bei der Entgegennahme von Anträgen mit externen Dienstleistungserbringern zusammenzuarbeiten, und schreibt gleichzeitig den Grundsatz der „zentralen Anlaufstelle“ für die Einreichung von Anträgen fest; damit weicht sie vom Grundsatz des persönlichen Erscheinens des Antragstellers (wie er in Teil III Nummer 4 der Gemeinsamen Konsularischen Instruktion vorgesehen ist) ab. Unbeschadet davon kann der Antragsteller weiterhin aufgefordert werden, zu einem persönlichen Gespräch zu erscheinen; auch künftigen Rechtsakten zur Regelung dieser Fragen wird hierdurch nicht vorgegriffen.
- (12) Damit die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen gewährleistet ist, ist die durch Artikel 29 der Richtlinie 95/46/EG eingesetzte Datenschutzgruppe konsultiert worden.
- (13) Die Richtlinie 95/46/EG gilt für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten in Anwendung dieser Verordnung.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin sämtlichen Antragstellern den unmittelbaren Zugang zu ihren diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen zur Einreichung von Anträgen ermöglichen.
- (15) Um das Verfahren für Folgeanträge zu vereinfachen, sollte es in einem Zeitraum von 59 Monaten möglich sein, die Fingerabdrücke aus dem Ersteintrag in das VIS zu kopieren. Nach Ablauf dieses Zeitraums sollten die Fingerabdrücke erneut abgenommen werden.
- (16) Aufgrund des Erfordernisses der Erfassung biometrischer Identifikatoren sollten gewerbliche Mittlerorganisationen wie Reisebüros nicht mehr Erstanträge, sondern nur noch Folgeanträge bearbeiten.
- (17) Die Gemeinsame Konsularische Instruktion sollte daher entsprechend geändert werden.
- (18) Die Kommission sollte drei Jahre, nachdem der Betrieb des VIS aufgenommen wurde, und danach alle vier Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vorlegen.
- (19) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere die Organisation der Entgegennahme und Bearbeitung von Anträgen im Hinblick auf den Eintrag biometrischer Daten in das VIS, die Einführung gemeinsamer Normen und interoperabler biometrischer Identifikatoren sowie die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für alle Mitgliedstaaten, die an der gemeinsamen Visumpolitik der Gemeinschaft teilnehmen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, 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 Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (20) Nach den Artikeln 1 und 2 des dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft beigefügten Protokolls über die Position Dänemarks beteiligt sich Dänemark nicht an der Annahme dieser Verordnung und ist weder durch sie gebunden noch zu ihrer Anwendung verpflichtet. Da diese Verordnung den Schengen-Besitzstand nach den Bestimmungen gemäß Titel IV des Dritten Teils des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft ergänzt, beschließt Dänemark gemäß Artikel 5 des genannten Protokolls innerhalb von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung, ob es sie in einzelstaatliches Recht umsetzt.

⁽¹⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

(21) Für Island und Norwegen stellt diese Verordnung eine Weiterentwicklung von Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Übereinkommens zwischen dem Rat der Europäischen Union sowie der Republik Island und dem Königreich Norwegen über die Assoziierung der beiden letztgenannten Staaten bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands⁽¹⁾ dar, die in den in Artikel 1 Buchstabe B des Beschlusses 1999/437/EG des Rates⁽²⁾ zum Erlass bestimmter Durchführungsvorschriften zu jenem Übereinkommen genannten Bereich fallen.

(22) Diese Verordnung stellt eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands dar, an denen sich das Vereinigte Königreich gemäß dem Beschluss 2000/365/EG des Rates vom 29. Mai 2000 zum Antrag des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, einzelne Bestimmungen des Schengen-Besitzstands auf es anzuwenden⁽³⁾, nicht beteiligt. Das Vereinigte Königreich beteiligt sich daher nicht an der Annahme dieser Verordnung und ist weder durch diese Verordnung gebunden noch zu ihrer Anwendung verpflichtet.

(23) Diese Verordnung stellt eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands dar, an denen sich Irland entsprechend dem Beschluss 2002/192/EG des Rates vom 28. Februar 2002 zum Antrag Irlands auf Anwendung einzelner Bestimmungen des Schengen-Besitzstands auf Irland⁽⁴⁾ nicht beteiligt. Irland beteiligt sich daher nicht an der Annahme dieser Verordnung und ist weder durch diese Verordnung gebunden noch zu ihrer Anwendung verpflichtet.

(24) Für die Schweiz stellt diese Verordnung eine Weiterentwicklung von Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Abkommens zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands⁽⁵⁾ dar, die in den in Artikel 1 Buchstabe B des Beschlusses 1999/437/EG in Verbindung mit Artikel 3 des Beschlusses 2008/146/EG des Rates⁽⁶⁾ genannten Bereich fallen.

(25) Für Liechtenstein stellt diese Verordnung eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Protokolls zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein über den Beitritt des Fürstentums Liechtenstein zu dem Abkommen zwischen der Europäischen Union, der

Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands dar, die in den in Artikel 1 Buchstabe B des Beschlusses 1999/437/EG in Verbindung mit Artikel 3 des Beschlusses 2008/261/EG des Rates⁽⁷⁾ genannten Bereich fallen.

(26) Für Zypern stellt diese Verordnung einen auf dem Schengen-Besitzstand aufbauenden oder anderweitig damit zusammenhängenden Rechtsakt im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2003 dar.

(27) Diese Verordnung stellt einen auf dem Schengen-Besitzstand aufbauenden oder anderweitig damit zusammenhängenden Rechtsakt im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2005 dar —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Gemeinsamen Konsularischen Instruktion

Die Gemeinsame Konsularische Instruktion an die diplomatischen Missionen und die konsularischen Vertretungen, die von Berufskonsularbeamten geleitet werden, wird wie folgt geändert:

1. Teil II wird wie folgt geändert:

a) Der Nummer 1.2 Buchstabe b werden folgende Absätze angefügt:

„Ein Mitgliedstaat kann auch einen oder mehrere andere Mitgliedstaaten in beschränktem Umfang ausschließlich bei der Entgegennahme der Anträge und der Erfassung der biometrischen Identifikatoren vertreten. Die einschlägigen Bestimmungen von Nummer 1.2 Buchstaben c und e finden Anwendung. Bei der Entgegennahme von Unterlagen und Daten und deren Übermittlung an den vertretenen Mitgliedstaat sind die einschlägigen Datenschutz- und Sicherheitsvorschriften zu beachten.

Der (die) vertretene(n) Mitgliedstaat(en) stellt (stellen) sicher, dass die Daten vollständig verschlüsselt werden, wenn sie von den Behörden des vertretenden Mitgliedstaats an die Behörden des vertretenen Mitgliedstaats elektronisch oder auf einem elektronischen Datenträger übermittelt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 10.7.1999, S. 36.

⁽²⁾ ABl. L 176 vom 10.7.1999, S. 31.

⁽³⁾ ABl. L 131 vom 1.6.2000, S. 43.

⁽⁴⁾ ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 20.

⁽⁵⁾ ABl. L 53 vom 27.2.2008, S. 52.

⁽⁶⁾ ABl. L 53 vom 27.2.2008, S. 1.

⁽⁷⁾ ABl. L 83 vom 26.3.2008, S. 3.

Wenn in Drittländern die von den Behörden des vertretenden Mitgliedstaats an die Behörden des (der) vertretenden Mitgliedstaats (Mitgliedstaaten) elektronisch zu übermittelnden Daten nicht verschlüsselt werden dürfen, ermächtigt (ermächtigen) der (die) vertretene(n) Mitgliedstaat(en) den vertretenden Mitgliedstaat nicht zu einer elektronischen Datenübermittlung.

In diesem Fall stellt (stellen) der (die) betreffende(n) vertretene(n) Mitgliedstaat(en) sicher, dass die Behörden des vertretenden Mitgliedstaats die elektronischen Daten den Behörden des (der) vertretenden Mitgliedstaats (Mitgliedstaaten) in vollständig verschlüsselter Form auf einem elektronischen Datenträger übermitteln; diese Übermittlung erfolgt durch einen konsularischen Beamten eines Mitgliedstaats, oder — wenn sie unverhältnismäßige oder unangemessene Maßnahmen erfordern würde — auf andere sichere Weise, zum Beispiel durch einen ansässigen Unternehmer mit Erfahrung im Bereich der Beförderung sensibler Dokumente und Daten in dem betreffenden Drittland.

Die Sicherheitsstufe für die Übermittlung entspricht in allen Fällen der Sensibilität der Daten.

Die Mitgliedstaaten oder die Gemeinschaft bemühen sich um eine Einigung mit den betreffenden Drittländern über die Aufhebung des Verbots der elektronischen Übermittlung verschlüsselter Daten zwischen den Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten.“

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Die Vertretung und die Vertretung in beschränktem Umfang für die Erteilung eines einheitlichen Visums nach den Buchstaben a und b ist in der Übersicht über die Vertretung bei der Erteilung von einheitlichen Visa in Anlage 18 wiedergegeben.“

2. Teil III wird wie folgt geändert:

a) Punkt 1 erhält folgende Fassung:

„1. **Visumanträge**

1.1. *Vordruck für den Visumantrag — Anzahl der Vordrucke*

Die Antragsteller müssen auch den Vordruck für die Beantragung eines einheitlichen Visums ausfüllen. Für die Beantragung eines einheitlichen Visums ist der harmonisierte Vordruck nach Anlage 16 zu benutzen.

Der Vordruck für den Visumantrag ist mindestens in einfacher Ausfertigung auszufüllen, damit er für die Konsultation der zentralen Behörden verwendet werden kann. Soweit es die innerstaatlichen Vorschriften

vorsehen, können die Mitgliedstaaten auch mehrere Ausfertigungen verlangen.

1.2. *Biometrische Identifikatoren*

a) Die Mitgliedstaaten erfassen im Einklang mit den in der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und im VN-Übereinkommen über die Rechte des Kindes verankerten Garantien biometrische Identifikatoren des Antragstellers, nämlich das Gesichtsbild und zehn Fingerabdrücke.

Bei der ersten Beantragung eines Visums muss der Antragsteller persönlich vorstellig werden. Bei der Einreichung des Antrags werden folgende biometrische Daten erhoben:

— ein Lichtbild, das zum Zeitpunkt der Antragstellung eingescannt oder aufgenommen wird, und

— zehn Fingerabdrücke, die bei flach aufgelegten Fingern abgenommen und digital erfasst werden.

Wurden von einem Antragsteller Fingerabdrücke für einen früheren Antrag abgenommen, so werden diese in den Folgeantrag kopiert, sofern sie weniger als 59 Monate vor dem Datum des neuen Antrags erstmals in das Visa-Informationssystem (VIS) eingegeben wurden.

Bei berechtigten Zweifeln an der Identität des Antragstellers nehmen die diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen jedoch Fingerabdrücke innerhalb des genannten Zeitraums ab.

Außerdem kann der Antragsteller, wenn bei Antragseinreichung nicht unmittelbar bestätigt werden kann, dass die Fingerabdrücke innerhalb der vorgeannten zeitlichen Vorgaben abgenommen wurden, um deren Abnahme ersuchen.

Gemäß Artikel 9 Nummer 5 der VIS-Verordnung wird das jedem Antrag beigefügte Lichtbild in das VIS eingegeben. Der Antragsteller muss zu diesem Zweck nicht persönlich erscheinen.

Die technischen Spezifikationen für das Lichtbild müssen den internationalen Standards entsprechen, die im ICAO-Dokument 9303 Teil 1, 6. Fassung, festgelegt sind.

Fingerabdrücke werden gemäß den ICAO-Standards und der Entscheidung 2006/648/EG der Kommission vom 22. September 2006 über die technischen Standards für biometrische Merkmale im Hinblick auf die Einrichtung des Visa-Informationssystem (*)) abgenommen.

Die biometrischen Identifikatoren werden von qualifizierten und dazu ermächtigten Bediensteten der diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen und der Behörden, die für die Ausstellung von Visa an der Grenze zuständig sind, erfasst. Unter der Aufsicht der diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen können die biometrischen Identifikatoren auch von qualifizierten und dazu ermächtigten Bediensteten eines Honorarkonsuls oder eines externen Dienstleistungserbringers nach Teil VII Nummern 1.3 und 1.4 erfasst werden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 1, Artikel 7 und Artikel 9 Absätze 5 und 6 der VIS-Verordnung werden die Daten ausschließlich von dazu ermächtigten Konsularbediensteten in das VIS eingegeben.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle Suchkriterien gemäß Artikel 15 der VIS-Verordnung voll und ganz verwendet werden, um falsche Ablehnungen und Identifizierungen zu vermeiden.

b) Ausnahmen

Folgende Antragsteller sind von der Pflicht zur Abgabe von Fingerabdrücken befreit:

- Kinder unter zwölf Jahren;
- Personen, bei denen eine Abnahme von Fingerabdrücken physisch unmöglich ist. Ist die Abnahme von weniger als zehn Fingerabdrücken möglich, so ist die entsprechende Zahl von Fingerabdrücken zu erfassen. Ist der Hinderungsgrund jedoch nur vorübergehender Art, so ist der Antragsteller verpflichtet, seine Fingerabdrücke beim folgenden Antrag abnehmen zu lassen. Die diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen und die für die Ausstellung von Visa an der Grenze zuständigen Behörden sind befugt, nähere Angaben zu der vorübergehenden Unmöglichkeit zu erfragen. Die Mitgliedstaaten gewährleisten angemessene Verfahren zur Wahrung der Würde des Antragstellers, wenn bei der Erfassung Schwierigkeiten auftreten. Die Tatsache, dass die Abnahme von Fingerabdrücken physisch unmöglich ist, darf keinen Einfluss auf die Erteilung oder Verweigerung eines Visums haben;
- Staats- und Regierungschefs und Mitglieder der nationalen Regierung mit mitreisenden

Ehepartnern und die Mitglieder ihrer offiziellen Delegation, wenn sie von Regierungen der Mitgliedstaaten oder von internationalen Organisationen zu einem offiziellen Anlass eingeladen werden;

- Monarchen und andere hochrangige Mitglieder einer königlichen Familie, wenn sie von Regierungen der Mitgliedstaaten oder von internationalen Organisationen zu einem offiziellen Anlass eingeladen werden.

In jedem dieser Fälle ist der Eintrag ‚unzutreffend‘ in das VIS einzugeben.

(*) ABl. L 267 vom 27.9.2006, S. 41.“

b) Es wird folgende Nummer angefügt:

„5. Verhalten der Bediensteten

Die diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen der Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Antragsteller höflich behandelt werden.

Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben achten die Konsularbediensteten die Menschenwürde uneingeschränkt. Betroffene Maßnahmen müssen in einem angemessenen Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen.

Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben dürfen die Konsularbediensteten niemanden aus Gründen des Geschlechts, der Rasse, der ethnischen Herkunft, der Religion oder der Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Orientierung diskriminieren.“

3. Teil VII Nummer 1 wird wie folgt geändert:

„1. Organisation der Visumstelle

1.1. Organisation der Entgegennahme und Bearbeitung von Visumanträgen

Für die Organisation der Entgegennahme und Bearbeitung von Anträgen sind die einzelnen Mitgliedstaaten zuständig. Grundsätzlich werden Anträge bei einer diplomatischen Mission oder konsularischen Vertretung des jeweiligen Mitgliedstaats eingereicht.

Die Mitgliedstaaten

- stellen ihre diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen und ihre Behörden, die für die Ausstellung von Visa an der Grenze zuständig sind, sowie die Büros ihrer Honorarkonsuln, wenn diese zur Erfassung von biometrischen Identifikatoren nach Nummer 1.3 herangezogen werden, mit der erforderlichen Ausrüstung für die Erfassung biometrischer Identifikatoren aus und/oder

- arbeiten mit einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten im Rahmen der konsularischen Zusammenarbeit vor Ort oder mittels anderer angemessener Kontakte in Form von Vertretung in beschränktem Umfang, gemeinsamer Unterbringung oder einer gemeinsamen Antragsbearbeitungsstelle gemäß Nummer 1.2 zusammen.

Aufgrund besonderer Umstände oder der Gegebenheiten vor Ort, etwa

- wenn es aufgrund der hohen Zahl von Anträgen nicht möglich ist, die fristgerechte Entgegennahme von Anträgen und Erfassung von Daten unter angemessenen Bedingungen zu organisieren, oder
- wenn eine gute geografische Abdeckung des betreffenden Drittstaats auf keine andere Weise gewährleistet werden kann,

und wenn die oben genannten Formen der Zusammenarbeit sich für den betreffenden Mitgliedstaat als ungeeignet erweisen, kann ein Mitgliedstaat als letztes Mittel mit einem externen Dienstleister gemäß Nummer 1.4 zusammenarbeiten.

Unbeschadet des Rechts, den Antragsteller nach Teil III Nummer 4 zu einem persönlichen Gespräch aufzufordern, darf die Wahl der Organisationsform nicht dazu führen, dass der Antragsteller zur Einreichung des Antrags bei mehr als einer Stelle persönlich erscheinen muss.

1.2. Formen der Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten

- a) Im Falle der ‚gemeinsamen Unterbringung‘ bearbeiten die Bediensteten der diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen eines oder mehrerer Mitgliedstaaten die in der diplomatischen Mission oder Vertretung eines anderen Mitgliedstaats an sie gerichteten Anträge (einschließlich der biometrischen Identifikatoren), wobei sie die Ausrüstung dieses Mitgliedstaats mitbenutzen. Die betreffenden Mitgliedstaaten vereinbaren die Dauer der gemeinsamen Unterbringung und die Bedingungen für deren Beendigung sowie den Anteil der Visumgebühren, den der Mitgliedstaat erhält, dessen diplomatische Mission oder konsularische Vertretung genutzt wird.
- b) Im Falle der Einrichtung ‚gemeinsamer Antragsbearbeitungsstellen‘ werden Bedienstete der diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in einem Gebäude untergebracht, um die an sie gerichteten Anträge (einschließlich der biometrischen Identifikatoren) entgegenzunehmen. Der Antragsteller wird an den Mitgliedstaat verwiesen, der für die Bearbeitung seines Antrags zuständig ist. Die Mitgliedstaaten vereinbaren die Dauer dieser Zusammenarbeit und die Bedingungen für deren Beendigung sowie die Aufteilung der Kosten auf die beteiligten Mitgliedstaaten.

Ein Mitgliedstaat ist für Logistikverträge und die diplomatischen Beziehungen zum Gastland zuständig.

1.3. Inanspruchnahme von Honorarkonsuln

Honorarkonsuln können ebenfalls ermächtigt werden, einige oder alle unter Nummer 1.5 genannten Aufgaben auszuführen. Es werden geeignete Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und des Datenschutzes getroffen.

Ist der betreffende Honorarkonsul kein Berufsbeamter eines Mitgliedstaats, erfolgt die Ausführung dieser Aufgaben entsprechend den in Anlage 19 festgelegten Anforderungen mit Ausnahme der Bestimmungen unter Teil C Buchstabe c jener Anlage.

Ist der betreffende Honorarkonsul ein Berufsbeamter eines Mitgliedstaats, so stellt der betreffende Mitgliedstaat sicher, dass Anforderungen gelten, die denen entsprechen, die für die Ausführung der Aufgaben durch seine diplomatische Mission oder konsularische Vertretung gelten würden.

1.4. Zusammenarbeit mit externen Dienstleistungserbringern

Die Mitgliedstaaten bemühen sich, gemeinsam mit einem oder mehreren Mitgliedstaaten mit einem externen Dienstleistungserbringer unbeschadet der öffentlichen Auftragsvergabe und Wettbewerbsvorschriften zusammenzuarbeiten.

Die Zusammenarbeit mit externen Dienstleistungserbringern beruht auf einer Rechtsvereinbarung, die den in der Anlage 19 festgelegten Anforderungen entspricht.

Die Mitgliedstaaten tauschen im Rahmen der konsularischen Zusammenarbeit vor Ort Informationen über die Wahl der externen Dienstleistungserbringer und die Festlegung der Modalitäten und Bedingungen ihrer jeweiligen Rechtsvereinbarungen aus.

1.5. Arten der Zusammenarbeit mit externen Dienstleistungserbringern

Einem externen Dienstleistungserbringer kann die Erfüllung einer oder mehrerer der folgenden Aufgaben anvertraut werden:

- a) Erteilung allgemeiner Informationen über die Voraussetzungen für die Visumbeantragung und die Vordrucke;
- b) Unterrichtung des Antragstellers über die beizubringenden Unterlagen anhand einer Checkliste;
- c) Erfassung der Daten und Anträge (einschließlich der biometrischen Identifikatoren) und Weiterleitung des Antrags an die diplomatische Mission oder konsularische Vertretung;

- d) Einzug der zu erhebenden Gebühr;
- e) Terminvereinbarungen zum persönlichen Erscheinen bei der diplomatischen Mission oder konsularischen Vertretung oder dem externen Dienstleistungserbringer;
- f) Entgegennahme der Reisedokumente (einschließlich gegebenenfalls des Ablehnungsbescheids) von der diplomatischen Mission oder konsularischen Vertretung und Rückgabe an den Antragsteller.

1.6. Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

Bei der Auswahl eines externen Dienstleistungserbringers prüft der betreffende Mitgliedstaat bzw. prüfen die betreffenden Mitgliedstaaten genau die Solvenz und Zuverlässigkeit des Unternehmens (einschließlich der erforderlichen Lizenzen, des Handelsregistereintrags, der Unternehmenssatzung und der Verträge mit Banken) und stellen sicher, dass kein Interessenkonflikt vorliegt.

Der (die) betreffende(n) Mitgliedstaat(en) stellt (stellen) sicher, dass der ausgewählte externe Dienstleistungserbringer die ihm in der unter Nummer 1.4 genannten Rechtsvereinbarung auferlegten Bedingungen erfüllt.

Der (die) betreffende(n) Mitgliedstaat(en) ist (sind) weiterhin für die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen für die Verarbeitung der Daten verantwortlich und wird (werden) gemäß Artikel 28 der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (*) überwacht.

Die Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleistungserbringer befreit nicht von der Haftung nach dem einzelstaatlichen Recht des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten bei Verstößen gegen Verpflichtungen im Hinblick auf die persönlichen Daten von Antragstellern und die Bearbeitung von Visa oder schränkt diese Haftung ein. Diese Bestimmung gilt unbeschadet von Maßnahmen, die nach einzelstaatlichem Recht des betreffenden Drittlands unmittelbar gegen den externen Dienstleistungserbringer eingeleitet werden können.

Der (die) betreffende(n) Mitgliedstaat(en) stellt (stellen) sicher, dass die Daten vollständig verschlüsselt werden, wenn sie vom externen Dienstleistungserbringer an die Behörden des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten elektronisch oder auf einem elektronischen Datenträger übermittelt werden.

Wenn in Drittländern die von dem externen Dienstleister an die Behörden des (der) betreffenden Mitgliedstaats (en) elektronisch zu übermittelnden Daten nicht verschlüsselt werden dürfen, ermächtigt (ermächtigen)

der (die) betreffende(n) Mitgliedstaat(en) den externen Dienstleistungserbringer nicht zu einer elektronischen Datenübermittlung.

In diesem Fall stellt (stellen) der (die) betreffende(n) Mitgliedstaat(en) sicher, dass der externe Dienstleistungserbringer die elektronischen Daten den Behörden des (der) betreffenden Mitgliedstaats (Mitgliedstaaten) in vollständig verschlüsselter Form auf einem elektronischen Datenträger übermittelt; diese Übermittlung erfolgt durch einen konsularischen Beamten eines Mitgliedstaats, oder — wenn sie unverhältnismäßige oder unangemessene Maßnahmen erfordern würde — auf andere sichere Weise, zum Beispiel durch einen ansässigen Unternehmer mit Erfahrung im Bereich der Beförderung sensibler Dokumente und Daten in dem betreffenden Drittland.

Die Sicherheitsstufe für die Übermittlung entspricht in allen Fällen der Sensibilität der Daten.

Die Mitgliedstaaten oder die Gemeinschaft bemühen sich um eine Einigung mit den betreffenden Drittländern über die Aufhebung des Verbots der elektronischen Übermittlung verschlüsselter Daten vom externen Dienstleistungserbringer an die Behörden des (der) betreffenden Mitgliedstaats (Mitgliedstaaten).

Die betreffenden Mitgliedstaaten weisen den externen Dienstleistungserbringer ein und vermitteln ihm die Kenntnisse, die er benötigt, um den Antragstellern eine angemessene Dienstleistung anbieten und hinlängliche Informationen erteilen zu können.

Der (die) betreffende(n) Mitgliedstaat(en) sieht (sehen) die Möglichkeit vor, die Fingerabdrücke, falls Zweifel bestehen, in den diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen zu überprüfen, wenn die Fingerabdrücke durch den externen Dienstleistungserbringer abgenommen wurden.

Die Prüfung der Anträge, die gegebenenfalls zu führenden Gespräche, das Genehmigungsverfahren sowie das Drucken und Aufbringen der Visummarken wird ausschließlich von den diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen erledigt.

Externen Dienstleistungserbringern wird keinesfalls Zugang zum VIS gewährt. Zugang zum VIS haben ausschließlich die dazu ermächtigten Bediensteten der diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen.

Der (die) betreffende(n) Mitgliedstaat(en) überwacht (überwachen) die Durchführung der Rechtsvereinbarung gemäß Nummer 1.4 mit besonderer Aufmerksamkeit, einschließlich

- a) der allgemeinen Informationen über die Voraussetzungen für die Visumbeantragung und die Antragsvordrucke, die der externe Dienstleistungserbringer den Antragstellern erteilt;
- b) aller technischer und organisatorischer Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz personenbezogener Daten gegen die zufällige oder unrechtmäßige Vernichtung, den zufälligen Verlust, die Änderung, die unberechtigte Weitergabe oder den unberechtigten Zugang — insbesondere wenn im Rahmen der Zusammenarbeit Unterlagen und Daten an die diplomatische Mission oder konsularische Vertretung des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten übermittelt werden — und gegen jede andere Form der unrechtmäßigen Verarbeitung personenbezogener Daten;
- c) der Erfassung und Übermittlung biometrischer Identifikatoren;
- d) der Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzbestimmungen.

Zu diesem Zweck führt die diplomatische Mission oder konsularische Vertretung des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten regelmäßig unangemeldete Kontrollen in den Räumlichkeiten des externen Dienstleistungserbringers durch.

1.7. *Dienstleistungsgebühr*

Externe Dienstleistungserbringer können zusätzlich zu der nach Anlage 12 zu erhebenden Gebühr eine Dienstleistungsgebühr erheben. Die Dienstleistungsgebühr steht in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten, die dem externen Dienstleistungserbringer bei der Ausführung einer oder mehrerer der unter Nummer 1.5 genannten Aufgaben entstanden sind.

Diese Dienstleistungsgebühr wird in der Rechtsvereinbarung nach Nummer 1.4 festgelegt.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten im Rahmen der konsularischen Zusammenarbeit vor Ort, dass die gegenüber einem Antragsteller erhobene Dienstleistungsgebühr in einem angemessenen Verhältnis zu den vom externen Dienstleistungserbringer gebotenen Dienstleistungen steht und an die örtlichen Gegebenheiten vor Ort angepasst ist. Ferner streben sie eine Harmonisierung der erhobenen Dienstleistungsgebühr an.

Die Dienstleistungsgebühr beträgt höchstens die Hälfte der Gebühren, die für Visa nach Anlage 12 erhoben werden, ungeachtet eventueller Befreiungen von der Visumsgebühr nach Anlage 12.

Die betreffenden Mitgliedstaaten ermöglichen auch weiterhin sämtlichen Antragstellern den unmittelbaren Zugang zu ihren diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen zur Einreichung von Anträgen.

1.8. *Informationen*

Die diplomatischen Missionen und konsularischen Vertretungen der Mitgliedstaaten informieren die Öffentlichkeit eingehend über die Möglichkeiten zur Vereinbarung eines Termins und zur Einreichung eines Antrags.

1.9. *Dienstleistungscontinuität*

Die Mitgliedstaaten gewährleisten im Falle der Beendigung der Zusammenarbeit mit einem anderen Mitgliedstaat oder jeder Art von externem Dienstleistungserbringer die Fortführung eines uneingeschränkten Dienstes.

1.10. *Entscheidung und Veröffentlichung*

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission davon in Kenntnis, wie sie bei der Entgegennahme und Bearbeitung von Anträgen in den einzelnen Auslandsvertretungen verfahren wollen. Die Kommission gewährleistet die entsprechende Veröffentlichung.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission ein Exemplar der unter Nummer 1.4 genannten Rechtsvereinbarung.

(*) ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.“

4. Teil VIII Nummer 5.2 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„5.2. *Zusammenarbeit der diplomatischen Missionen und konsularischen Vertretungen der Mitgliedstaaten mit gewerblichen Mittlerorganisationen*“

b) Zwischen der Überschrift und Nummer 5.2 Buchstabe a wird folgender Satz eingefügt:

„Bei Folgeanträgen gemäß Teil III Nummer 1.2 können die Mitgliedstaaten ihren diplomatischen Missionen oder konsularischen Vertretungen gestatten, mit gewerblichen Mittlerorganisationen (d. h. Beratungsstellen für Verwaltungsangelegenheiten und Vermittlern von Beförderungsdiensten oder Reisebüros, wie Reiseveranstaltern und Endverkäufern) zusammenzuarbeiten.“

5. Es wird folgende Anlage angefügt:

„ANLAGE 19

Liste der Mindestanforderungen, die im Falle einer Zusammenarbeit mit externen Dienstleistungserbringern in die Rechtsvereinbarung aufzunehmen sind

- A. Der externe Dienstleistungserbringer beachtet bei der Ausführung seiner Tätigkeiten in Bezug auf den Datenschutz Folgendes:
- a) Er verhindert zu allen Zeiten das unbefugte Lesen, Kopieren, Ändern oder Löschen von Daten, insbesondere während ihrer Übermittlung an die diplomatische Mission oder konsularische Vertretung des (der) für die Bearbeitung eines Antrags zuständigen Mitgliedstaats (Mitgliedstaaten);
 - b) entsprechend den Weisungen des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten übermittelt er die Daten
 - in verschlüsselter Form elektronisch oder
 - auf einem elektronischen Datenträger auf sichere Weise;
 - c) er übermittelt die Daten so bald wie möglich
 - mindestens einmal pro Woche, wenn es sich um elektronische Datenträger handelt,
 - spätestens am Ende des Erfassungstages, wenn es sich um die elektronische Übermittlung verschlüsselter Daten handelt;
 - d) er löscht die Daten unmittelbar nach ihrer Übermittlung und stellt sicher, dass als einzige Daten, die zwecks Terminvereinbarung aufbewahrt werden können, nur der Name und die Kontaktadresse des Antragstellers bleiben, sowie gegebenenfalls die Passnummer, bis der Pass dem Antragsteller zurückgegeben wurde;
 - e) er trifft alle technischen und organisatorischen Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz personenbezogener Daten gegen die zufällige oder unrechtmäßige Vernichtung, den zufälligen Verlust, die Änderung, die unberechtigte Weitergabe oder den unberechtigten Zugang — insbesondere wenn im Rahmen der Zusammenarbeit Unterlagen und Daten an die diplomatische Mission oder Auslandsvertretung des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten übermittelt werden — und gegen jede andere Form der unrechtmäßigen Verarbeitung personenbezogener Daten;
 - f) er verarbeitet die Daten nur zum Zwecke der Verarbeitung personenbezogener Daten der Antragsteller im Namen des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten;
 - g) er wendet Datenschutzstandards an, die mindestens den Standards der Richtlinie 95/46/EG entsprechen;
- h) er stellt den Antragstellern die nach Artikel 37 der VIS-Verordnung erforderlichen Informationen bereit.
- B. Der externe Dienstleistungserbringer beachtet bei der Ausführung seiner Tätigkeiten in Bezug auf das Verhalten der Bediensteten Folgendes
- a) Er stellt sicher, dass seine Bediensteten angemessen ausgebildet werden;
 - b) er gewährleistet, dass seine Bediensteten in Erfüllung ihrer Aufgaben
 - die Antragsteller höflich empfangen,
 - die menschliche Würde und die Unversehrtheit der Antragsteller achten,
 - Personen nicht aufgrund ihres Geschlechts, ihrer Rasse, ethnischen Herkunft, Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, ihres Alters oder ihrer sexuellen Ausrichtung diskriminieren und
 - die Geheimhaltungsregeln beachten, die auch nach Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses der Bediensteten oder bei Aussetzung oder Beendigung der Rechtsvereinbarung gelten;
 - c) er sorgt dafür, dass das für das Unternehmen arbeitende Personal jederzeit identifiziert werden kann;
 - d) er weist nach, dass seine Beschäftigten keine Einträge im Strafregister haben und dass sie über das nötige Sachwissen verfügen.
- C. Der externe Dienstleistungserbringer beachtet bei der Überprüfung der Ausführung seiner Tätigkeiten Folgendes:
- a) Er gewährt dem von den betreffenden Mitgliedstaaten ermächtigten Personal jederzeit und ohne Vorankündigung Zugang zu seinen Räumlichkeiten, insbesondere zu Kontrollzwecken;
 - b) er stellt die Möglichkeit einer Fernabfrage seines Terminvergabesystems zu Kontrollzwecken sicher;
 - c) er gewährleistet die Anwendung einschlägiger Überwachungsverfahren (z. B. Testantragsteller, Webcam);
 - d) er gewährleistet den Zugang zur Prüfung der Einhaltung der Datenschutzbestimmungen, einschließlich Berichterstattungspflichten, externe Prüfungen und regelmäßige Kontrollen vor Ort;
 - e) er erstattet dem (den) betreffenden Mitgliedstaat(en) unverzüglich Bericht über alle Sicherheitsverstöße oder Beschwerden von Antragstellern bezüglich eines Datenmissbrauchs oder unberechtigten Zugangs zu Daten und setzt sich mit dem (den) betreffenden Mitgliedstaat(en) ins Benehmen, um eine Lösung zu finden und dem beschwerdeführenden Antragsteller umgehend eine Erläuterung zur Antwort zu geben.

D. Der externe Dienstleistungserbringer beachtet folgende allgemeine Anforderungen:

- a) Er handelt gemäß den Anweisungen des (der) für die Bearbeitung des Antrags zuständigen Mitgliedstaats (Mitgliedstaaten);
- b) er ergreift geeignete Maßnahmen gegen Korruption (z. B. Bestimmungen zu den Dienstbezügen, Zusammenarbeit bei der Auswahl der entsprechend eingesetzten Mitarbeiter, Zwei-Personen-Regel, Rotationsprinzip);
- c) er beachtet uneingeschränkt die Bestimmungen der Rechtsvereinbarung, die eine Aussetzungs- oder Kündigungsklausel insbesondere für den Fall, dass eine Verletzung der Vorschriften festgestellt wird, und eine Überprüfungsklausel enthält, so dass sichergestellt ist, dass die Rechtsvereinbarung stets die besten Verfahren widerspiegelt.“

Artikel 2

Berichterstattung

Die Kommission legt drei Jahre, nachdem der Betrieb des VIS aufgenommen wurde, und danach alle vier Jahre einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Durchführung der Verordnung vor, der auch auf folgende Themen eingeht: Umsetzung der Erfassung und Verwendung biometrischer Identifikatoren, Zweckmäßigkeit des gewählten ICAO-Standards, Einhaltung der Datenschutzbestimmungen, Erfahrungen mit ex-

ternen Dienstleistungserbringern unter spezifischer Bezugnahme auf die Erfassung biometrischer Daten, Umsetzung der Regelung zum Kopieren von Fingerabdrücken innerhalb von 59 Monaten und Organisation der Entgegennahme und Bearbeitung von Anträgen. In dem Bericht werden zudem auf der Grundlage von Artikel 17 Absätze 12, 13 und 14 und von Artikel 50 Absatz 4 der VIS-Verordnung die Fälle, in denen Fingerabdrücke faktisch nicht bereitgestellt werden konnten oder aus rechtlichen Gründen nicht bereitgestellt werden mussten, mit der Zahl der Fälle verglichen, in denen Fingerabdrücke abgenommen wurden. Der Bericht enthält auch Angaben zu Fällen, in denen Personen, deren Fingerabdrücke faktisch nicht bereitgestellt werden konnten, ein Visum verweigert wurde. Gegebenenfalls fügt die Kommission dem Bericht geeignete Vorschläge für eine Änderung dieser Verordnung bei.

In dem ersten Bericht wird anhand der Ergebnisse einer unter Verantwortung der Kommission durchgeführten Studie auch die Frage behandelt, ob die Abnahme von Fingerabdrücken von Kindern unter 12 Jahren zu Identifizierungs- und Überprüfungszwecken eine hinreichende Zuverlässigkeit aufweist und insbesondere wie sich die Fingerabdrücke mit zunehmendem Alter verändern.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt gemäß dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

VERORDNUNG (EG) Nr. 391/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

Tätigkeiten sollten deshalb in der gesamten Gemeinschaft einheitlich festgelegt und angewendet werden.

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

(4) Dieses Ziel sollte mit Hilfe von Maßnahmen verfolgt werden, die in angemessener Weise mit den diesbezüglichen Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verknüpft sind und diese gegebenenfalls weiterentwickeln und ergänzen. Ferner sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission die Entwicklung eines internationalen Kodex für anerkannte Organisationen durch die IMO fördern.

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

(5) Es sollten Mindestkriterien für die Anerkennung von Organisationen festgelegt werden, um die Sicherheit von Schiffen zu erhöhen und die Umweltverschmutzung durch Schiffe zu verhüten. Die in der Richtlinie 94/57/EG festgelegten Mindestkriterien sollten daher verschärft werden.

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 gebilligten gemeinsamen Entwurfs ⁽³⁾,

(6) Im Hinblick auf die erstmalige Anerkennung der Organisationen, die die Ermächtigung zum Tätigwerden für die Mitgliedstaaten erhalten wollen, könnte die Kommission zusammen mit den die Anerkennung beantragenden Mitgliedstaaten auf harmonisierte und zentralisierte Weise wirksamer beurteilen, inwieweit die in dieser Verordnung festgelegten Mindestkriterien erfüllt sind.

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die 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 ⁽⁴⁾ wurde mehrfach und erheblich geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung vorzunehmen.

(7) Ausschlaggebend für die Erteilung der Anerkennung sollte ausschließlich die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Qualität und Sicherheit sein. Es sollte sichergestellt werden, dass der Geltungsbereich dieser Anerkennung jederzeit mit der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der betreffenden Organisation im Einklang steht. Ferner sollte bei der Anerkennung den verschiedenen Rechtsformen und Unternehmensstrukturen anerkannter Organisationen Rechnung getragen und gleichzeitig die einheitliche Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Mindestkriterien sowie die Effizienz der Gemeinschaftskontrollen sichergestellt werden. Die anzuerkennende Organisation sollte ungeachtet ihrer Unternehmensstruktur ihre Dienstleistungen weltweit erbringen, und ihre rechtlichen Einheiten sollten einer gesamtschuldnerischen Haftung unterliegen.

(2) Im Hinblick auf die Art der Vorschriften der Richtlinie 94/57/EG scheint es angemessen, sie mittels zweier unterschiedlicher Rechtsakte, Richtlinie und Verordnung, neu zu fassen.

(3) Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen sollten ihre Dienste gemeinschaftsweit anbieten können und miteinander im Wettbewerb stehen und dabei für gleichmäßige Sicherheits- und Umweltschutzniveaus sorgen. Die notwendigen fachspezifischen Standards für ihre

(8) Die zur Durchführung dieser Verordnung 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 ⁽⁵⁾ erlassen werden.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 632), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 (ABl. C 190E vom 29.7.2008, S. 1), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. September 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 26. Februar 2009 und legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20.

⁽⁵⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (9) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Verordnung zu ändern, um spätere Änderungen der internationalen Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschlüsse, die damit zusammenhängen, zu übernehmen, um die Mindestkriterien in Anhang I zu aktualisieren und die Kriterien zur Messung der Wirksamkeit der Vorschriften und Verfahren sowie der Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisationen bezüglich der Sicherheit der von ihnen klassifizierten Schiffe und der Verhütung von Verschmutzung durch diese Schiffe festzulegen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, 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.
- (10) Es ist äußerst wichtig, dass Verstöße der anerkannten Organisationen gegen die ihnen auferlegten Verpflichtungen zügig, wirksam und angemessen verfolgt werden können. Vorrangiges Ziel sollte die Behebung von Mängeln sein, damit mögliche Bedrohungen für die Sicherheit oder die Umwelt frühzeitig beseitigt werden können. Die Kommission sollte deshalb die notwendigen Befugnisse erhalten, um von den anerkannten Organisationen die erforderlichen Verhütungs- und Behebungsmaßnahmen zu fordern und als Zwangsmaßnahmen Geldbußen und Zwangsgelder zu verhängen. Die Kommission sollte diese Befugnisse im Einklang mit den Grundrechten ausüben und gewährleisten, dass die Organisation ihre Auffassung im Verfahren geltend machen kann.
- (11) Im Einklang mit dem gemeinschaftsweiten Ansatz ist die Entscheidung über den Entzug der Anerkennung einer Organisation, die die in dieser Verordnung festgelegten Pflichten nicht erfüllt, wenn die oben genannten Maßnahmen sich als unwirksam erweisen oder die Organisation anderweitig eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit und die Umwelt darstellt, auf Gemeinschaftsebene, und damit von der Kommission, auf der Grundlage eines Ausschussverfahrens zu treffen.
- (12) Auch für die laufende nachträgliche Überwachung der anerkannten Organisationen, bei der beurteilt wird, inwieweit sie diese Verordnung befolgt haben, ist eine harmonisierte und zentralisierte Vorgehensweise wirksamer. Daher ist es angemessen, dass die Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die Anerkennung beantragt, im Auftrag der Gemeinschaft mit dieser Aufgabe betraut wird.
- (13) Als Teil der Überwachung der Tätigkeit der anerkannten Organisationen müssen die Besichtigter der Kommission unabhängig von der Flagge des Schiffs unbedingt Zugang zu Schiffen und Schiffsdokumenten erhalten, um festzustellen, ob die anerkannten Organisationen bezüglich aller Schiffe und ihren jeweiligen Klassen die in dieser Verordnung festgelegten Mindestkriterien erfüllen.
- (14) Die Fähigkeit anerkannter Organisationen, Mängel in ihren Vorschriften, Verfahren und internen Kontrollen rasch festzustellen und zu beseitigen, ist für die Sicherheit der von ihnen überprüften und zertifizierten Schiffe besonders wichtig. Diese Fähigkeit sollte durch eine Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle unterstützt werden, die von gewerblichen oder politischen Interessen unabhängig sein sollte und die gemeinsame Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung aller anerkannten Organisationen vorschlagen und eine fruchtbare Zusammenarbeit mit der Kommission gewährleisten kann.
- (15) Das Vorschriftenwerk anerkannter Organisationen ist ein entscheidender Faktor zur Steigerung der Sicherheit und zur Unfall- und Verschmutzungsverhütung. Die anerkannten Organisationen haben einen Prozess in Gang gesetzt, der zur Harmonisierung ihres Vorschriftenwerks führen soll. Dieser Prozess sollte durch das Gemeinschaftsrecht gefördert und unterstützt werden, da er eine positive Wirkung auf die Sicherheit im Seeverkehr, sowie auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schiffbauindustrie haben soll.
- (16) Die Harmonisierung der Vorschriften anerkannter Organisationen für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen ist ein laufender Prozess. Daher sollte die Verpflichtung, eigene Vorschriften zu haben oder die nachgewiesene Fähigkeit hierzu, im Kontext des Harmonisierungsprozesses gesehen werden und kein Hindernis für die Tätigkeiten anerkannter Organisationen oder möglicher Bewerber um Anerkennung darstellen.
- (17) Anerkannte Organisationen sollten verpflichtet werden, ihre technischen Vorschriften auf dem neuesten Stand zu halten und konsequent durchzusetzen, damit Sicherheitsnormen harmonisiert und internationale Vorschriften innerhalb der Gemeinschaft einheitlich angewendet werden. Bei Übereinstimmung oder großer Ähnlichkeit der technischen Vorschriften anerkannter Organisationen sollte die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten in Betracht gezogen werden, sofern dies angemessen ist, wobei man sich an den anspruchsvollsten und strengsten Normen orientieren sollte.
- (18) Während jede anerkannte Organisation grundsätzlich einzig und allein für die Teile haften sollte, die sie zertifiziert, folgt die Haftung der anerkannten Organisationen und Hersteller den vereinbarten Bedingungen oder gegebenenfalls dem in jedem einzelnen Fall anwendbaren Recht.
- (19) Da Transparenz und Informationsaustausch zwischen den betroffenen Parteien sowie das Recht der Öffentlichkeit auf Zugang zu den Informationen von grundlegender Bedeutung für die Verhinderung von Unfällen auf See sind, sollten anerkannte Organisationen alle einschlägigen gesetzlich vorgeschriebenen Informationen hinsichtlich des Zustandes ihrer klassifizierten Schiffe an die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden übermitteln und sie der Öffentlichkeit zugänglich machen.

- (20) Um den Klassenwechsel von Schiffen mit dem Ziel, notwendige Reparaturen zu umgehen, zu unterbinden, sollten anerkannte Organisationen untereinander alle einschlägigen Informationen austauschen in Bezug auf die Bedingungen für Schiffe, welche die Klasse wechseln, und erforderlichenfalls den Flaggenstaat einbeziehen.
- (21) Der Schutz der Rechte des geistigen Eigentums von Interessengruppen des maritimen Sektors, einschließlich Schiffswerften, Schiffsausrüstern und Schiffseignern, sollte normale Geschäftsvorgänge und vertraglich vereinbarte Dienstleistungen zwischen diesen Parteien nicht verhindern.
- (22) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ errichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die für die Anwendung dieser Verordnung notwendige Unterstützung leisten.
- (23) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Aufstellung von Vorschriften, die von den Organisationen, die sich in der Gemeinschaft mit der Besichtigung, Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen befassen, zu befolgen sind, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen 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 Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Zieles erforderliche Maß hinaus.
- (24) Die Vorschriften, die von den Mitgliedstaaten in ihren Beziehungen mit Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen zu befolgen sind, sind in der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Neufassung) ⁽²⁾ festgelegt —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Mit dieser Verordnung werden Vorschriften aufgestellt, die von den Organisationen, die mit der Besichtigung, Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zur Verhütung der Meeresverschmutzung beauftragt sind, zu befolgen sind und zugleich dem Ziel der Dienstleistungsfreiheit dienen. Hierzu gehören die Ausarbeitung und Durchführung von Sicherheitsvorschriften für Schiffskörper, Maschinen, elektrische sowie Steuer-, Regel- und Überwachungs-

einrichtungen von Schiffen, auf die die internationalen Übereinkommen anwendbar sind.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiff“ ein Schiff, auf das die internationalen Übereinkommen anwendbar sind;
- b) „internationale Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (SOLAS 74) mit Ausnahme des Kapitels XI-2 der Anlage hierzu, das Internationale Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (MARPOL) mit seinen Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden, in allen Mitgliedstaaten rechtlich bindenden Kodizes, in der jeweils geltenden Fassung;
- c) „Organisation“ eine Rechtsperson, ihre Tochtergesellschaften und jede sonstige ihrer Kontrolle unterstehende Einrichtung, die gemeinsam oder gesondert unter diese Verordnung fallende Aufgaben erfüllen;
- d) „Kontrolle“ im Sinne von Buchstabe c Rechte, Verträge oder andere rechtliche oder tatsächliche Mittel, die einzeln oder zusammen die Möglichkeit gewähren, einen bestimmenden Einfluss auf eine Rechtsperson auszuüben oder diese Rechtsperson in die Lage versetzen, unter diese Verordnung fallende Aufgaben zu erfüllen;
- e) „anerkannte Organisation“ eine gemäß dieser Verordnung anerkannte Organisation;
- f) „Ermächtigung“ eine Handlung, durch die ein Mitgliedstaat eine anerkannte Organisation ermächtigt oder ihr eine Vollmacht erteilt;
- g) „staatlich vorgesehene Zeugnis“ ein gemäß den internationalen Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestelltes Zeugnis;
- h) „Vorschriftenwerk“ die Vorschriften einer anerkannten Organisation für den Entwurf, den Bau, die Ausrüstung, die Instandhaltung und die Überprüfung von Schiffen;
- i) „Klassenzeugnis“ ein von einer anerkannten Organisation ausgestelltes Dokument, das die Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß dem von jener anerkannten Organisation festgelegten und veröffentlichten Vorschriftenwerk feststellt;
- j) „Niederlassung“ den Ort, an dem sich der satzungsgemäße Sitz, die Hauptverwaltung oder die Hauptniederlassung einer Organisation befindet.

⁽¹⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

⁽²⁾ Siehe Seite 47 dieses Amtsblatts.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten, die einer noch nicht anerkannten Organisation eine Ermächtigung erteilen wollen, legen der Kommission einen Antrag auf Anerkennung vor, dem vollständige Angaben und entsprechende Nachweise darüber, dass die Organisation die Mindestkriterien des Anhangs I erfüllt, sowie vollständige Angaben zu der Anforderung und ihrer Selbstverpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften des Artikels 8 Absatz 4 und der Artikel 9, 10 und 11 beizufügen sind.

(2) Die Kommission führt bei den Organisationen, deren Anerkennung beantragt wurde, zusammen mit den jeweiligen Antrag stellenden Mitgliedstaaten Bewertungen durch, um festzustellen, ob die Organisationen die in Absatz 1 genannten Anforderungen erfüllen und sich zu ihrer Erfüllung verpflichten.

(3) Die Kommission verweigert nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren die Anerkennung von Organisationen, welche die in Absatz 1 genannten Anforderungen nicht erfüllen oder deren Leistungsfähigkeit auf Grundlage der nach Artikel 14 festgelegten Kriterien als unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt angesehen wird.

Artikel 4

(1) Die Anerkennung wird nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren von der Kommission ausgesprochen.

(2) Die Anerkennung wird ausschließlich Organisationen ausgesprochen, die die in Artikel 3 genannten Anforderungen erfüllen.

(3) Die Anerkennung wird der relevanten Rechtsperson als Muttergesellschaft sämtlicher Rechtspersonen, die die anerkannte Organisation ausmachen, ausgesprochen. Die Anerkennung wird auf sämtliche Rechtspersonen ausgeweitet, die dazu beitragen, dass diese Organisation ihre Dienste weltweit anbietet.

(4) Die Kommission kann die Anerkennung nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren für bestimmte Schiffstypen, für Schiffe einer bestimmten Größe, für bestimmte Aktivitäten oder eine Kombination daraus gemäß der nachgewiesenen Fähigkeit und Sachkunde der betreffenden Organisation beschränken. In diesem Fall gibt die Kommission die Gründe für die Beschränkung an sowie die Bedingungen, unter denen die Beschränkung aufgehoben wird oder erweitert werden kann. Diese Beschränkung kann jederzeit überprüft werden.

(5) Die Kommission erstellt ein Verzeichnis der im Einklang mit diesem Artikel anerkannten Organisationen und sorgt für dessen regelmäßige Aktualisierung. Das Verzeichnis wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 5

Ist die Kommission der Ansicht, dass eine anerkannte Organisation die Mindestkriterien in Anhang I oder ihre sich aus dieser

Verordnung ergebenden Pflichten nicht erfüllt hat oder dass die Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung sich erheblich verschlechtert hat, ohne dass dies jedoch eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit und die Umwelt darstellt, so verlangt sie von der anerkannten Organisation, innerhalb bestimmter Fristen die erforderlichen Verhütungs- und Behebungsmaßnahmen zu ergreifen, damit diese Mindestkriterien und Pflichten vollständig erfüllt und insbesondere mögliche Bedrohungen für die Sicherheit oder die Umwelt beseitigt werden oder damit die Ursachen der verschlechterten Leistungsfähigkeit anderweitig behoben werden.

Die Verhütungs- und Behebungsmaßnahmen können vorläufige Schutzmaßnahmen umfassen, wenn eine unmittelbare potenzielle Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt besteht.

Dennoch muss die Kommission unbeschadet der unverzüglichen Anwendung der von ihr geplanten Maßnahmen alle Mitgliedstaaten, die dieser anerkannten Organisation die Ermächtigung erteilt haben, vorab über diese Maßnahmen unterrichten.

Artikel 6

(1) Neben den nach Artikel 5 ergriffenen Maßnahmen kann die Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren Geldbußen gegen anerkannte Organisationen verhängen,

a) — deren schwerwiegende oder wiederholte Nichterfüllung der in Anhang I festgelegten Mindestkriterien oder ihrer sich aus Artikel 8 Absatz 4 oder den Artikeln 9, 10 und 11 ergebenden Pflichten

oder

— deren verschlechterte Leistungsfähigkeit auf schwere Mängel in ihrer Struktur, ihren Systemen, Verfahren oder internen Kontrollen schließen lässt oder

b) die im Rahmen der von der Kommission gemäß Artikel 8 Absatz 1 durchgeführten Bewertung absichtlich falsche, unvollständige oder irreführende Angaben gemacht oder die Bewertung anderweitig behindert haben.

(2) Ergreift eine anerkannte Organisation nicht die von der Kommission geforderten Verhütungs- und Behebungsmaßnahmen, oder bei ungerechtfertigter Verzögerung derselben, kann die Kommission unbeschadet des Absatzes 1 Zwangsgelder gegen die Organisation verhängen, bis die geforderten Maßnahmen vollständig durchgeführt sind.

(3) Die Geldbußen und Zwangsgelder gemäß den Absätzen 1 und 2 sind abschreckend und der Schwere des Einzelfalls sowie der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisation angemessen, wobei insbesondere das Ausmaß des Sicherheits- oder Umweltschutzrisikos berücksichtigt wird.

Sie werden erst verhängt, nachdem die anerkannte Organisation und die betroffenen Mitgliedstaaten Gelegenheit zur Äußerung erhalten haben.

Die verhängten Geldbußen und Zwangsgelder betragen insgesamt höchstens 5 % des durchschnittlichen Gesamtumsatzes, den die Organisation in den vorangegangenen drei Geschäftsjahren im Zusammenhang mit den unter diese Verordnung fallenden Tätigkeiten erzielt hat.

(4) Der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften besitzt die unbeschränkte Befugnis zur Überprüfung von Entscheidungen der Kommission zur Verhängung von Geldbußen oder Zwangsgeldern. Er kann die verhängten Geldbußen oder Zwangsgelder aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

Artikel 7

(1) Die Kommission entzieht die Anerkennung einer Organisation,

- a) deren wiederholte und schwerwiegende Nichterfüllung der in Anhang I festgelegten Mindestkriterien oder ihrer sich aus dieser Verordnung ergebenden Pflichten eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt bedeutet;
- b) deren wiederholte und schwerwiegende Leistungsmängel in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt bedeuten;
- c) die die Bewertung durch die Kommission verhindert oder wiederholt behindert;
- d) die die Geldbußen und/oder Zwangsgelder gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 nicht bezahlt oder
- e) die die finanzielle Deckung oder Rückerstattung etwaiger Geldbußen, die gemäß Artikel 6 verhängt wurden, anstrebt.

(2) Zur Anwendung des Absatzes 1 Buchstaben a und b entscheidet die Kommission auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen; dazu gehören:

- a) die Ergebnisse ihrer Bewertung der anerkannten Organisation gemäß Artikel 8 Absatz 1;
- b) Berichte, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2009/15/EG vorlegen;
- c) Untersuchungen von Unfällen, in die von den anerkannten Organisationen klassifizierte Schiffe verwickelt waren;

d) wiederholtes Auftreten der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a genannten Mängel;

e) das Ausmaß, in dem die von der anerkannten Organisation klassifizierte Flotte hiervon betroffen ist, und

f) die Unwirksamkeit der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Maßnahmen.

(3) Die Kommission entscheidet über den Entzug der Anerkennung von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats, und zwar gemäß dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren und nachdem die anerkannte Organisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten hat.

Artikel 8

(1) Alle anerkannten Organisationen werden von der Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat, der die entsprechende Anerkennung beantragt hat, regelmäßig und mindestens alle zwei Jahre einer Bewertung unterzogen, bei der überprüft wird, ob sie die Pflichten gemäß dieser Verordnung und die Mindestkriterien des Anhangs I erfüllen. Die Bewertung ist auf diejenigen Tätigkeiten der anerkannten Organisationen beschränkt, die unter diese Verordnung fallen.

(2) Bei der Auswahl der anerkannten Organisationen für die Bewertung schenkt die Kommission der Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung, den Aufzeichnungen über Unfälle und den Berichten der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2009/15/EG besondere Beachtung.

(3) Die Bewertung kann einen Besuch bei den Regionalniederlassungen der anerkannten Organisation sowie stichprobenartige Überprüfungen von sowohl in Betrieb als auch im Bau befindlichen Schiffen umfassen, um die Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisation einer Prüfung (Audit) zu unterziehen. In diesem Fall unterrichtet die Kommission, soweit angezeigt, den Mitgliedstaat, in dem sich die Regionalniederlassung befindet. Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten einen Bericht mit den Ergebnissen der Bewertung.

(4) Jede anerkannte Organisation stellt dem Ausschuss nach Artikel 12 Absatz 1 alljährlich die Ergebnisse der Überprüfung ihres Qualitätssicherungssystems zur Verfügung.

Artikel 9

(1) Die anerkannten Organisationen stellen den Zugang der Kommission zu den für die Bewertung gemäß Artikel 8 Absatz 1 notwendigen Informationen sicher. Dieser Zugang darf nicht unter Berufung auf Vertragsklauseln beschränkt werden.

(2) Die anerkannten Organisationen stellen sicher, dass ihre Verträge mit Schiffseignern oder -betreibern über die Ausstellung staatlich vorgesehener Zeugnisse oder von Klassenzeugnissen für Schiffe Bestimmungen enthalten, wonach diese Zeugnisse nur ausgestellt werden, wenn die Parteien den Besichtigern der Kommission für die Zwecke des Artikels 8 Absatz 1 Zugang zum Schiff gewähren.

Artikel 10

(1) Die anerkannten Organisationen beraten sich regelmäßig mit der Absicht, die Gleichwertigkeit zu erhalten und mit dem Ziel, die Harmonisierung ihrer Vorschriften und Verfahrensabläufe und deren Umsetzung anzustreben. Sie kooperieren für eine einheitliche Auslegung der internationalen Übereinkommen, unbeschadet der Befugnisse der Flaggenstaaten. Die anerkannten Organisationen vereinbaren, sofern angemessen, die technischen und verfahrensbezogenen Bedingungen, zu denen sie auf der Grundlage gleichwertiger Normen die Klassenzeugnisse für Material, Ausrüstung und Komponenten gegenseitig anerkennen, wobei sie sich an den anspruchvollsten und strengsten Normen orientieren.

Kann aus schwerwiegenden Sicherheitsgründen keine Einigung über eine gegenseitige Anerkennung erzielt werden, so geben die anerkannten Organisationen deutlich die Gründe hierfür an.

Stellt eine anerkannte Organisation durch Überprüfung oder auf andere Art fest, dass ein Material, eine Ausrüstung oder eine Komponente nicht dem zugehörigen Zeugnis entspricht, so kann sie die Genehmigung für die Verbringung dieses Materials, dieser Ausrüstung oder dieser Komponente an Bord verweigern. Die anerkannte Organisation informiert unverzüglich die anderen anerkannten Organisationen und gibt dabei Gründe für die Verweigerung an.

Anerkannte Organisationen erkennen für die Zwecke der Klassifizierung Zeugnisse von Schiffsausrüstung an, auf der die Konformitätskennzeichnung gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung⁽¹⁾ angebracht ist.

Sie übermitteln der Kommission und den Mitgliedstaaten regelmäßige Berichte über wesentliche Fortschritte bei den Normen und der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen für Material, Ausrüstung und Komponenten.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 17. Juni 2014 einen auf einer unabhängigen Studie basierenden Bericht darüber vor, welches Niveau in dem Verfahren der Harmonisierung der Vorschriftenwerke und bei der gegenseitigen Anerkennung der Zeugnisse für Material, Ausrüstung und Komponenten erreicht wurde.

(3) Die anerkannten Organisationen arbeiten mit den Hafenstaatkontrollbehörden zusammen, wenn ein Schiff ihrer Klasse betroffen ist, um insbesondere die Behebung festgestellter Mängel oder anderer Abweichungen zu erleichtern.

(4) Die anerkannten Organisationen stellen den Verwaltungen aller Mitgliedstaaten, die eine der Ermächtigungen gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2009/15/EG erteilt haben, und der Kommission alle sachdienlichen Angaben über die von ihnen klassifizierte Flotte, über Wechsel der Organisation, Klassenwechsel, Aussetzung und Entzug der Klasse ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen, zur Verfügung.

Die Angaben über Klassenwechsel, Änderung, Aussetzung und Entzug der Klasse von Schiffen, einschließlich der Angaben über alle überfälligen Besichtigungen, überfälligen Auflagen, Betriebsbedingungen oder Betriebseinschränkungen, die den bei ihr klassifizierten Schiffen auferlegt wurden — und zwar ungeachtet der Flagge, die die Schiffe führen —, sind ferner auf elektronischem Wege der gemeinsamen Überprüfungsdatenbank zu übermitteln, die die Mitgliedstaaten zur Durchführung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle⁽²⁾ verwenden, und zwar zu demselben Zeitpunkt, zu dem der Eintrag in die eigenen Systeme der anerkannten Organisation erfolgt, und nicht später als 72 Stunden nach dem Ereignis, das die Verpflichtung zur Übermittlung der Angaben begründet. Diese Angaben, mit Ausnahme der nicht überfälligen Auflagen, sind auf der Internet-Seite dieser anerkannten Organisationen zu veröffentlichen.

(5) Die anerkannten Organisationen stellen für ein Schiff, das aus Sicherheitsgründen aus der Klasse genommen oder in eine andere Klasse eingestuft wurde, ungeachtet der Flagge, die das Schiff führt, ein staatlich vorgesehenes Zeugnis erst aus, nachdem der zuständigen Behörde des Flaggenstaats die Möglichkeit gegeben wurde, innerhalb einer angemessenen Frist ihre Stellungnahme darüber abzugeben, ob eine vollständige Überprüfung erforderlich ist.

(6) Wechselt ein Schiff von einer anerkannten Organisation zu einer anderen, so übergibt die abgebende Organisation der aufnehmenden Organisation ohne unangemessene Verzögerung die vollständigen Unterlagen des Schiffs und unterrichtet sie insbesondere von

- a) überfälligen Besichtigungen,
- b) nicht berücksichtigten Empfehlungen und Klassifikationsbedingungen,
- c) Betriebsbedingungen, die dem Schiff auferlegt wurden, und
- d) Betriebseinschränkungen, die dem Schiff auferlegt wurden.

Die aufnehmende Organisation kann dem Schiff erst dann neue Zeugnisse ausstellen, wenn die überfälligen Besichtigungen zufriedenstellend abgeschlossen und alle überfälligen Auflagen, die dem Schiff zuvor auferlegt wurden, den Angaben der abgebenden Organisation entsprechend erledigt wurden.

Vor Ausstellung der Zeugnisse teilt die aufnehmende Organisation der abgebenden Organisation den Zeitpunkt der Ausstellung der Zeugnisse mit und bestätigt Datum, Ort und Maßnahmen, die zur Erledigung sämtlicher überfälligen Besichtigungen und überfälligen Auflagen ergriffen wurden.

⁽¹⁾ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

⁽²⁾ Siehe Seite 57 dieses Amtsblatts.

Die anerkannten Organisationen legen für Klassenwechsel, die besondere Vorkehrungen erfordern, geeignete gemeinsame Vorschriften fest und wenden diese an. Zu berücksichtigen sind dabei mindestens Klassenwechsel von Schiffen, die 15 Jahre alt oder älter sind, sowie Wechsel von einer anerkannten Organisation zu einer nicht anerkannten Organisation.

Die anerkannten Organisationen arbeiten zusammen, um die Bestimmungen dieses Absatzes ordnungsgemäß durchzuführen.

Artikel 11

(1) Die anerkannten Organisationen schaffen bis zum 17. Juni 2011 eine unabhängige Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle gemäß den geltenden internationalen Qualitätsnormen und unterhalten diese; die betroffenen Schifffahrtspflichtenverbände können mit beratender Funktion teilnehmen.

(2) Die Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle nimmt folgende Aufgaben wahr:

- a) häufige und regelmäßige Bewertung der Qualitätssicherungssysteme von anerkannten Organisationen nach den Kriterien der Qualitätsnormen ISO 9001,
- b) Zertifizierung der Qualitätssicherungssysteme von anerkannten Organisationen, einschließlich von Organisationen, deren Anerkennung gemäß Artikel 3 beantragt wurde,
- c) Auslegung von international anerkannten Qualitätssicherungsnormen, insbesondere um den Besonderheiten und Pflichten anerkannter Organisationen Rechnung zu tragen, und
- d) Verabschiedung individueller und kollektiver Empfehlungen zur Verbesserung der Verfahren und internen Kontrollen anerkannter Organisationen.

(3) Die Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle erhält die notwendigen Befugnisse, um unabhängig von den anerkannten Organisationen tätig zu werden, und verfügt über die erforderlichen Mittel, um ihre Aufgaben wirksam und auf fachlich höchstem Niveau auszuführen, wobei die Unabhängigkeit der diese Aufgaben ausführenden Personen gewährleistet wird. Die Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle legt ihre Arbeitsmethoden und ihre Geschäftsordnung fest.

(4) Die Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle kann Unterstützung von anderen externen Qualitätsbewertungseinrichtungen anfordern.

(5) Die Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle stellt den interessierten Parteien, einschließlich der Flaggenstaaten

und der Kommission, umfassende Informationen über ihren jährlichen Arbeitsplan zur Verfügung sowie über ihre Erkenntnisse und Empfehlungen, insbesondere im Zusammenhang mit Situationen, in denen die Sicherheit beeinträchtigt gewesen sein könnte.

(6) Die Kommission unterzieht die Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle einer regelmäßigen Bewertung.

(7) Die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten über die Ergebnisse und Folgemaßnahmen ihrer Bewertung.

Artikel 12

(1) Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ errichteten 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 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

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

(4) 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 13

(1) Diese Verordnung kann, sofern ihr Geltungsbereich nicht erweitert wird, geändert werden, um die in Anhang I aufgeführten Mindestkriterien, insbesondere unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Beschlüsse, zu aktualisieren.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(2) Änderungen an den in Artikel 2 Buchstabe b dieser Verordnung aufgeführten internationalen Übereinkommen können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

Artikel 14

- (1) Die Kommission beschließt und veröffentlicht
- a) Kriterien zur Messung der Wirksamkeit des Vorschriftenwerks sowie der Leistungsfähigkeit der anerkannten Organisationen im Hinblick auf die Sicherheit der und die Verhütung der Verschmutzung durch die von ihnen klassifizierten Schiffe, unter besonderer Berücksichtigung der Daten, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafensaatkontrolle und/oder ähnlicher Regelungen anfallen, und
- b) Kriterien zur Bestimmung, wann diese Leistungsfähigkeit als unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit oder die Umwelt anzusehen ist, wobei besondere Umstände, die sich auf kleinere oder hoch spezialisierte Organisationen auswirken, berücksichtigt werden können.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(2) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung, die sich auf die Durchführung des Artikels 6 und gegebenenfalls des Artikels 7 beziehen, werden nach dem in Artikel 12 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(3) Unbeschadet der unmittelbaren Anwendung der in Anhang I enthaltenen Mindestkriterien kann die Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren Leitlinien für deren Auslegung festlegen und sie kann die Festlegung von Zielen für die in Anhang I Teil A Nummer 3 genannten allgemeinen Mindestkriterien erwägen.

Artikel 15

- (1) Die Organisationen, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung über eine Anerkennung gemäß der Richtlinie 94/57/EG

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

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
H.-G. PÖTTERING

verfügen, behalten diese Anerkennung vorbehaltlich des Absatzes 2.

(2) Unbeschadet der Artikel 5 und 7 überprüft die Kommission aufgrund von Artikel 4 Absatz 3 bis zum 17. Juni 2010 alle nach der Richtlinie 94/57/EG erteilten beschränkten Anerkennungen daraufhin, ob die Beschränkungen im Regelungsverfahren nach Artikel 12 Absatz 3 durch andere ersetzt oder aufgehoben werden müssen. Die Beschränkungen bleiben weiter bestehen, bis die Kommission einen Beschluss gefasst hat.

Artikel 16

Im Verlauf der Bewertung gemäß Artikel 8 Absatz 1 prüft die Kommission, ob Inhaber der Anerkennung die betreffende Rechtsperson der Organisation ist, für die die Bestimmungen dieser Verordnung gelten. Ist dies nicht der Fall, so wird die Anerkennung von der Kommission per Beschluss geändert.

Wird die Anerkennung von der Kommission geändert, so passen die Mitgliedstaaten ihre Vereinbarungen mit der anerkannten Organisation an, um der Änderung Rechnung zu tragen.

Artikel 17

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat alle zwei Jahre über die Anwendung dieser Verordnung.

Artikel 18

Verweisungen in gemeinschaftlichen und einzelstaatlichen Rechtsvorschriften auf die Richtlinie 94/75/EG gelten gegebenenfalls als Verweisungen auf diese Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.

Artikel 19

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

ANHANG I

MINDESTKRITERIEN FÜR DIE ORGANISATIONEN, UM DIE GEMEINSCHAFTSANERKENNUNG ZU ERHALTEN ODER ZU BEHALTEN**(gemäß Artikel 3)**

A. ALLGEMEINE MINDESTKRITERIEN

1. Eine anerkannte Organisation muss in dem Staat ihrer Niederlassung Rechtspersönlichkeit besitzen. Ihre Rechnungslegung wird durch unabhängige Prüfer bestätigt.
2. Die anerkannte Organisation muss weitreichende Erfahrungen mit der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Handelsschiffen belegen können.
3. Die anerkannte Organisation muss jederzeit über eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für Leitungs-, technische, Hilfs- und Forschungsaufgaben verfügen, die der Größe der von der Organisation klassifizierten Flotte, ihrer Zusammensetzung sowie der Mitwirkung der Organisation am Bau und Umbau von Schiffen angemessen ist. Die anerkannte Organisation muss in der Lage sein, für jeden Arbeitsort jederzeit nach Bedarf die erforderlichen personellen und sonstigen Mittel bereitzustellen, um die Aufgaben gemäß den allgemeinen Mindestkriterien unter den Nummern 6 und 7 und den besonderen Mindestkriterien gemäß Teil B auszuführen.
4. Die anerkannte Organisation muss ein eigenes umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen — oder die nachgewiesene Fähigkeit hierzu — besitzen und verwenden, dessen Qualität international anerkannten technischen Normen entspricht. Dieses ist zu veröffentlichen und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterzuentwickeln und zu verbessern.
5. Die anerkannte Organisation muss ihre Schiffsregister jährlich veröffentlichen oder in einer elektronischen Datenbank erfassen, zu der die Öffentlichkeit Zugang hat.
6. Die anerkannte Organisation darf nicht von Schiffseignern oder Schiffsbauern oder anderen abhängig sein, die gewerblich Schiffe bauen, ausrüsten, instand halten oder betreiben. Die anerkannte Organisation darf in Bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig sein. Die anerkannte Organisation darf Klassifizierungs- oder staatliche Tätigkeiten nicht wahrnehmen, wenn sie mit dem Schiffseigner oder -betreiber identisch ist oder geschäftliche, persönliche oder familiäre Verbindungen zu ihm hat. Diese Inkompatibilität muss auch für die von der anerkannten Organisation beauftragten Besichtigter gelten.
7. Die anerkannte Organisation muss gemäß den Bestimmungen des Anhangs der IMO-Entschließung A.789(19) über Spezifikationen für die Besichtigungs- und Zertifizierungsaufgaben der für die Verwaltung tätigen anerkannten Organisationen handeln, soweit im Sinne dieser Verordnung anwendbar.

B. BESONDERE MINDESTKRITERIEN

1. Die anerkannte Organisation muss ein weltweites Netz von ausschließlich für sie tätigen Besichtigern oder, in gebührend begründeten Ausnahmefällen, von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen betreiben.
2. Die anerkannte Organisation muss nach standesrechtlichen Grundsätzen arbeiten.
3. Die anerkannte Organisation muss so geleitet und verwaltet werden, dass die Vertraulichkeit der von der Verwaltung geforderten Auskünfte gewahrt bleibt.
4. Die anerkannte Organisation muss der Verwaltung, der Kommission und interessierten Parteien sachdienliche Auskünfte erteilen.

5. Die anerkannte Organisation sowie ihre Besichtiger und technischen Mitarbeiter müssen ihre Tätigkeit ausüben, ohne die Rechte des geistigen Eigentums der Schiffswerften, Schiffsausrüster und Schiffseigner, einschließlich Patente, Lizenzen, Know-how oder jede andere Art von Wissen, dessen Nutzung auf internationaler, gemeinschaftlicher oder nationaler Ebene rechtlich geschützt ist, zu beeinträchtigen; unbeschadet der Bewertungsbefugnisse der Mitgliedstaaten und der Kommission, insbesondere im Rahmen von Artikel 9, dürfen die anerkannte Organisation oder die von ihr beschäftigten Besichtiger und technischen Mitarbeiter auf keinen Fall geschäftlich bedeutsame Daten weitergeben oder verbreiten, die im Rahmen der von ihnen durchgeführten Besichtigung, Überprüfung und Kontrolle des Baues oder der Reparatur von Schiffen gewonnen wurden.
6. Die Leitung der anerkannten Organisation muss ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich niederlegen und sicherstellen, dass diese Politik auf allen Ebenen der anerkannten Organisation verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird. Die Politik der anerkannten Organisation muss sich an Zielvorgaben und Indikatoren für die Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung ausrichten.
7. Die anerkannte Organisation muss sicherstellen, dass
 - a) ihr Vorschriftenwerk systematisch erstellt und fortgeschrieben wird;
 - b) ihr Vorschriftenwerk befolgt wird und ein internes System zur Messung der Qualität der Dienste hinsichtlich dieses Vorschriftenwerks eingeführt wird;
 - c) die Vorschriften für die staatlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die anerkannte Organisation ermächtigt ist, eingehalten werden und ein internes System zur Messung der Qualität der Dienste hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen eingeführt wird;
 - d) die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die Zusammenarbeit der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der anerkannten Organisation erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt sind;
 - e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen ausgeführt werden;
 - f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen und Verwaltungsmitarbeitern, die von der anerkannten Organisation beschäftigt werden, vorhanden ist;
 - g) Besichtiger über umfassende Kenntnisse des speziellen Schiffstyps, auf dem sie ihre Tätigkeiten wahrnehmen, soweit dies für die jeweils durchzuführende Besichtigung relevant ist, und der entsprechenden einschlägigen Vorschriften verfügen;
 - h) die Besichtiger sich systematisch fortbilden und ihre Kenntnisse laufend auffrischen;
 - i) das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie das wirksame Funktionieren des Qualitätssicherungssystems anhand von Aufzeichnungen belegt wird;
 - j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen (Audits) der qualitätsrelevanten Arbeiten in allen Standorten der Organisation beibehalten wird;
 - k) die im Rahmen des Harmonisierten Besichtigungs- und Zeugniserteilungssystems vorgeschriebenen staatlichen Besichtigungen und Überprüfungen, zu deren Durchführung die anerkannte Organisation ermächtigt ist, im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entschließung A.948(23) über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung durchgeführt werden;
 - l) klare und unmittelbare Verantwortlichkeiten und Kontrollbefugnisse zwischen der Zentrale und den örtlichen Vertretungen der anerkannten Organisation sowie zwischen den anerkannten Organisationen und ihren Besichtigern festgelegt sind.

8. Die anerkannte Organisation muss ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt haben und fortschreiben, das sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen stützt und mit den Normen EN ISO/IEC 17020:2004 (Überprüfungsstellen) und EN ISO 9001:2000 (Qualitätsmanagementsysteme, Anforderungen) — wie durch die gemeinsame Qualitätsbewertungs- und -zertifizierungsstelle gemäß Artikel 11 Absatz 1 interpretiert und bestätigt — im Einklang steht.
 9. Das Vorschriftenwerk der anerkannten Organisation muss so angewandt werden, dass die Organisation anhand ihres eigenen direkten Wissens und Urteils jederzeit mittels Klassenzeugnissen, auf deren Grundlage staatlich vorgesehene Zeugnisse ausgestellt werden können, eine zuverlässige und objektive Erklärung über die Sicherheit der betreffenden Schiffe abgeben kann.
 10. Die anerkannte Organisation muss über die notwendigen Mittel verfügen, um — durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals und im Einklang mit dem Anhang der IMO-Entscheidung A.913(22) über Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen — die Verwendung und die Instandhaltung der an Land und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand der Zeugniserteilung sein sollen, zu beurteilen.
 11. Die anerkannte Organisation muss es Vertretern der Verwaltung und anderen Beteiligten gestatten, sich an der Entwicklung ihres Vorschriftenwerks zu beteiligen.
-

ANHANG II

Entsprechungstabelle

Richtlinie 94/57/EG	Richtlinie 2009/15/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Buchstabe a	Artikel 2 Buchstabe a	Artikel 2 Buchstabe a
Artikel 2 Buchstabe b	Artikel 2 Buchstabe b	-
Artikel 2 Buchstabe c	Artikel 2 Buchstabe c	-
Artikel 2 Buchstabe d	Artikel 2 Buchstabe d	Artikel 2 Buchstabe b
Artikel 2 Buchstabe e	Artikel 2 Buchstabe e	Artikel 2 Buchstabe c
-	Artikel 2 Buchstabe f	Artikel 2 Buchstabe d
Artikel 2 Buchstabe f	Artikel 2 Buchstabe g	Artikel 2 Buchstabe e
Artikel 2 Buchstabe g	Artikel 2 Buchstabe h	Artikel 2 Buchstabe f
Artikel 2 Buchstabe h	Artikel 2 Buchstabe i	Artikel 2 Buchstabe g
Artikel 2 Buchstabe i	Artikel 2 Buchstabe k	Artikel 2 Buchstabe i
-	Artikel 2 Buchstabe j	Artikel 2 Buchstabe h
Artikel 2 Buchstabe j	Artikel 2 Buchstabe l	-
Artikel 2 Buchstabe k	-	Artikel 2 Buchstabe j
Artikel 3	Artikel 3	-
Artikel 4 Absatz 1 Satz 1	-	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Satz 2	-	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 1 Satz 3	-	-
Artikel 4 Absatz 1 Satz 4	-	Artikel 4 Absatz 1
-	-	Artikel 3 Absatz 3
-	-	Artikel 4 Absätze 2, 3, 4
-	-	Artikel 5
-	-	Artikel 6
-	-	Artikel 7
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1	-
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 2	-
Artikel 6 Absätze 1, 2, 3, 4	Artikel 5 Absätze 1, 2, 3, 4	-
Artikel 6 Absatz 5	-	-
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a	-
Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	-	Artikel 13 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b	-
-	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2	-
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2	-	Artikel 13 Absatz 2

Richtlinie 94/57/EG	Richtlinie 2009/15/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 9 Absatz 1	-	-
Artikel 9 Absatz 2	-	-
Artikel 10 Absatz 1 Einleitung	Artikel 8	
Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a, b, c, Absätze 2, 3, 4	-	-
Artikel 11 Absätze 1, 2	Artikel 9 Absätze 1, 2	-
Artikel 11 Absätze 3, 4	-	Artikel 8 Absätze 1, 2
Artikel 12	Artikel 10	-
Artikel 13	-	-
Artikel 14	Artikel 11 Absätze 1, 2	-
-	Artikel 11 Absatz 3	-
-	Artikel 12	-
-		Artikel 9
Artikel 15 Absatz 1		Artikel 10 Absätze 1, 2
Artikel 15 Absatz 2		Artikel 10 Absatz 3
Artikel 15 Absatz 3	-	Artikel 10 Absatz 4
Artikel 15 Absatz 4		Artikel 10 Absatz 5
Artikel 15 Absatz 5		Artikel 10 Absatz 6 Unterabsätze 1, 2, 3, 5
-		Artikel 10 Absatz 6 Unterabsatz 4
Artikel 16	Artikel 13	-
Artikel 17	Artikel 16	-
-	Artikel 14	-
-	Artikel 15	-
		Artikel 11
		Artikel 14
		Artikel 15
		Artikel 16
		Artikel 17
		Artikel 18
		Artikel 19
Anhang		Anhang I
	Anhang I	
	Anhang II	Anhang II

VERORDNUNG (EG) Nr. 392/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es erforderlich, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen. Diese Maßnahmen sollten Bestimmungen über die Haftung für Schäden von Reisenden umfassen, da es wichtig ist, Schadensersatz in angemessener Höhe für Reisende bei Unfällen auf See zu gewährleisten.
- (2) Das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See wurde am 1. November 2002 unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen. Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten beraten gegenwärtig, ob sie diesem Protokoll beitreten oder es ratifizieren. In jedem Fall treten seine in diese Verordnung aufgenommenen Bestimmungen spätestens am 31. Dezember 2012 in der Gemeinschaft in Kraft.
- (3) Das Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, in seiner durch das Protokoll von 2002 geänderten Fassung („Athener Übereinkommen“), gilt nur für den internationalen Verkehr. Im Binnenmarkt für Seeverkehr wird nicht mehr zwischen inländischer und internationaler Beför-

derung unterschieden, weshalb es angebracht ist, Umfang und Art der Haftung bei internationaler und inländischer Beförderung innerhalb der Gemeinschaft anzugleichen.

- (4) Die im Athener Übereinkommen vorgesehenen Versicherungsanforderungen müssen die finanziellen Mittel der Schiffseigner und der Versicherungsgesellschaften in Betracht ziehen. Schiffseigner müssen in der Lage sein, ihren Versicherungsanforderungen in wirtschaftlich angemessener Weise nachzukommen, und es muss — insbesondere im Fall kleiner Schifffahrtsunternehmen, die inländische Verkehrsdienste betreiben — dem saisonalen Charakter ihrer Tätigkeiten Rechnung getragen werden. Bei Festlegung von Versicherungsanforderungen gemäß dieser Verordnung sollten daher die verschiedenen Schiffsklassen berücksichtigt werden.
- (5) Es ist angebracht, den Beförderer zu verpflichten, im Fall des Todes oder der Körperverletzung eines Reisenden Vorschusszahlungen zu leisten, wobei der Vorschuss keine Haftungsanerkennung darstellt.
- (6) Angemessene Informationen über die den Reisenden gewährten Rechte sollten den betreffenden Reisenden vor der Reise zur Verfügung gestellt werden, oder, wenn dies nicht möglich ist, spätestens bei der Abfahrt.
- (7) Der Rechtsausschuss der IMO nahm am 19. Oktober 2006 den IMO-Vorbehalt und die IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens („IMO-Richtlinien“) an, mit denen bestimmte Fragen im Rahmen des Athener Übereinkommens — insbesondere der Schadensersatz für Schäden mit Terrorismusbezug — geregelt werden. Insofern können die IMO-Richtlinien als *lex specialis* betrachtet werden.
- (8) Diese Verordnung umfasst Teile der IMO-Richtlinien und verleiht ihnen Rechtsverbindlichkeit. Zu diesem Zweck sollten die in den IMO-Richtlinien mit dem Verb „sollen“ abgefassten Bestimmungen insbesondere als verbindlich formuliert angesehen werden.
- (9) Die Bestimmungen des Athener Übereinkommens (Anhang I) und der IMO-Richtlinien (Anhang II) sollten im Rahmen des Gemeinschaftsrechts sinngemäß ausgelegt werden.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25.4.2007 (AbL. C 74 E vom 20.3.2008, S. 562), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6.6.2008 (AbL. C 190 E vom 29.7.2008, S. 17), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24.9.2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 26.2.2009 und legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11.3.2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (10) Das Haftungssystem gemäß dieser Verordnung sollte schrittweise auf die verschiedenen Schiffsklassen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁽¹⁾ ausgeweitet werden. Die Auswirkungen auf die Beförderungspreise und die Fähigkeit des Marktes zur Erzielung erschwinglichen Versicherungsschutzes in der vor dem Hintergrund einer Politik der Stärkung der Fahrgastrechte notwendigen Höhe sowie der saisonale Charakter eines Teils des Verkehrs sollten berücksichtigt werden.
- (11) Die von den Artikeln 17 und 17bis des Athener Übereinkommens erfassten Gegenstände fallen insoweit in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft, als diese Artikel die durch die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen⁽²⁾ erlassenen Vorschriften berühren. Insofern werden diese beiden Bestimmungen Teil der Rechtsordnung der Gemeinschaft, wenn die Gemeinschaft dem Athener Übereinkommen beiträgt.
- (12) Im Sinne dieser Verordnung sollte die Formulierung „oder in einem Mitgliedstaat registriert ist“ dahingehend ausgelegt werden, dass der Flaggenstaat zum Zweck der Registrierung eines auf Grund einer „Bareboat Charter“ ausgecharterten Schiffes entweder ein Mitgliedstaat oder eine Vertragspartei des Athener Übereinkommens sein muss. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten das Notwendige veranlassen, um die IMO aufzufordern, Richtlinien zum Konzept der Registrierung eines auf Grund einer „Bareboat Charter“ ausgecharterten Schiffes auszuarbeiten.
- (13) Im Sinne dieser Verordnung sollten unter „Mobilitätshilfen“ weder Gepäck noch Fahrzeuge im Sinne von Artikel 8 des Athener Übereinkommens verstanden werden.
- (14) Die zur Durchführung dieser Verordnung 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⁽³⁾ erlassen werden.
- (15) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Verordnung zu ändern, um spätere Änderungen der internationalen Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse, die damit zusammenhängen, zu übernehmen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, 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.
- (16) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁾ geschaffene Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission bei der Vorbereitung und Erstellung eines Sachstandsberichts über das Funktionieren der in dieser Verordnung vorgesehenen Regelungen unterstützen.
- (17) Die einzelstaatlichen Behörden, insbesondere die Hafenbehörden, spielen bei der Ermittlung und Bewältigung der verschiedenen Risiken für die Sicherheit des Seeverkehrs eine grundlegende und entscheidende Rolle.
- (18) Die Mitgliedstaaten haben in ihrer Erklärung zur Sicherheit im Seeverkehr vom 9. Oktober 2008 die feste Zusage gegeben, bis spätestens 1. Januar 2012 ihre Zustimmung zu bekunden, dass sie durch das Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung gebunden sind. Die Mitgliedstaaten können von der in Artikel 15 Absatz 3bis jenes Übereinkommens aufgeführten Möglichkeit Gebrauch machen, durch besondere Vorschriften dieser Verordnung das auf die Reisenden anzuwendende System der Haftungsbeschränkung zu regeln.
- (19) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung einheitlicher Regeln für die Rechte von Beförderern und deren Reisenden auf See und der Reisenden bei Unfällen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen 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 Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

- (1) Diese Verordnung schafft eine gemeinschaftliche Regelung für die Haftung und Versicherung bei der Beförderung von Reisenden auf See entsprechend den einschlägigen Bestimmungen:
- des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in seiner durch das Protokoll von 2002 geänderten Fassung („Athener Übereinkommen“), wie sie in Anhang I wiedergegeben sind, und
 - des IMO-Vorbehalts und der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens, angenommen vom Rechtsausschuss der IMO am 19. Oktober 2006 („IMO-Richtlinien“), wie sie in Anhang II wiedergegeben sind.

⁽¹⁾ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽⁴⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

(2) Ferner wird mit dieser Verordnung der Geltungsbereich dieser Bestimmungen auf die Beförderung von Reisenden auf See innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats auf Schiffen der Klassen A und B gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG ausgeweitet, und es werden einige ergänzende Anforderungen festgelegt.

(3) Spätestens zum 30. Juni 2013 legt die Kommission einen Gesetzesvorschlag zur Ausweitung dieser Verordnung auf Schiffe der Klassen C und D gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG vor.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für jede internationale Beförderung im Sinne von Artikel 1 Nummer 9 des Athener Übereinkommens und jede Seebeförderung innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats auf Schiffen der Klassen A und B gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG, wenn

- a) das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats führt oder in einem Mitgliedstaat registriert ist
- b) der Beförderungsvertrag in einem Mitgliedstaat geschlossen wurde oder
- c) nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Mitgliedstaat liegt.

Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf alle inländischen Seereisen anwenden.

Artikel 3

Haftung und Versicherung

(1) Die Haftungsregeln für Reisende, ihr Gepäck und ihre Fahrzeuge sowie die Bestimmungen über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit richten sich nach dieser Verordnung, den Artikeln 1 und 1bis, Artikel 2 Absatz 2, den Artikeln 3 bis 16 sowie den Artikeln 18, 20 und 21 des in Anhang I wiedergegebenen Athener Übereinkommens und den in Anhang II wiedergegebenen IMO-Richtlinien.

(2) Die in Anhang II wiedergegebenen Teile der IMO-Richtlinien sind verbindlich.

Artikel 4

Entschädigung für Mobilitätshilfen oder sonstige spezielle Ausrüstungen

Im Fall des Verlustes oder der Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Reisenden mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, richtet sich die Haftung des Beförderers nach Artikel 3 Absatz 3 des Athener Übereinkommens. Die Entschädigung muss dem Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls den Reparaturkosten entsprechen.

Artikel 5

Globale Haftungsbeschränkung

(1) Diese Verordnung berührt nicht die Rechte und Pflichten des Beförderers oder des ausführenden Beförderers aufgrund der innerstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung, unter Einschluss aller künftigen Änderungen jenes Übereinkommens.

Bei Fehlen solcher anwendbarer innerstaatlicher Rechtsvorschriften unterliegt die Haftung des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nur den Bestimmungen des Artikels 3 dieser Verordnung.

(2) Hinsichtlich der Forderungen wegen Tod oder Körperverletzung von Reisenden infolge eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien genannten Risiken können der Beförderer und der ausführende Beförderer ihre Haftung entsprechend den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bestimmungen beschränken.

Artikel 6

Vorschusszahlung

(1) Bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden infolge eines Schiffsereignisses leistet der Beförderer, der die Beförderung, bei der das Schiffsereignis eintrat, ganz oder teilweise tatsächlich durchgeführt hat, binnen 15 Tagen nach Feststellung des Schadensersatzberechtigten eine zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse ausreichende und in angemessenem Verhältnis zum erlittenen Schaden stehende Vorschusszahlung. Im Todesfall beträgt die Zahlung mindestens 21 000 EUR.

Diese Bestimmung gilt auch, wenn der Beförderer in der Gemeinschaft niedergelassen ist.

(2) Eine Vorschusszahlung stellt keine Haftungsanerkennung dar und kann mit den eventuell später auf der Grundlage dieser Verordnung gezahlten Beträgen verrechnet werden. Sie kann nicht zurückgezahlt werden, außer in den Fällen, die in Artikel 3 Absatz 1 oder Artikel 6 des Athener Übereinkommens oder in Anlage A der IMO-Richtlinien genannt sind, oder wenn der Empfänger der Vorschusszahlung nicht schadensersatzberechtigt war.

Artikel 7

Unterrichtung der Reisenden

Unbeschadet der Verpflichtungen von Reiseveranstaltern gemäß der Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen⁽¹⁾ sorgen der Beförderer oder der ausführende Beförderer dafür, dass die Reisenden bei der Abfahrt geeignete und verständliche Informationen über ihre Rechte nach dieser Verordnung erhalten.

⁽¹⁾ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 59.

Wenn der Beförderungsvertrag in einem Mitgliedstaat geschlossen wurde, werden diese Informationen an allen Verkaufsstellen, auch beim Verkauf per Telefon oder Internet, zur Verfügung gestellt. Wenn der Abgangsort in einem Mitgliedstaat liegt, werden diese Informationen vor der Abfahrt zur Verfügung gestellt. In allen anderen Fällen werden diese Informationen spätestens bei der Abfahrt zur Verfügung gestellt. Soweit die gemäß diesem Artikel erforderlichen Informationen entweder vom Beförderer oder vom ausführenden Beförderer zur Verfügung gestellt worden sind, ist der jeweils andere Beförderer nicht mehr verpflichtet, sie zur Verfügung zu stellen. Die Informationen sind in der am besten geeigneten Form zur Verfügung zu stellen.

Zur Erfüllung der Unterrichtungspflicht gemäß diesem Artikel stellen der Beförderer oder der ausführende Beförderer den Reisenden mindestens die Informationen zur Verfügung, die in einer von der Kommission erstellten und veröffentlichten Zusammenfassung der Bestimmungen dieser Verordnung enthalten sind.

Artikel 8

Berichterstattung

Die Kommission erstellt spätestens drei Jahre nach dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung, in dem unter anderem den wirtschaftlichen Entwicklungen und den sich in internationalen Gremien vollziehenden Entwicklungen Rechnung getragen wird.

Diesem Bericht kann ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung oder ein Vorschlag für eine Vorlage der Gemeinschaft vor den einschlägigen internationalen Gremien beigelegt werden.

Artikel 9

Änderungen

(1) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, die die Übernahme von Änderungen der in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4bis Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 des Athener Übereinkommens festgelegten Haftungshöchstbeträge aufgrund von nach Artikel 23 des Athener Übereinkommens getroffenen Beschlüssen sowie entsprechende Aktualisierungen des Anhangs I dieser Verordnung betreffen, werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Unter Berücksichtigung der Folgen für die Beförderungspreise und der Fähigkeit des Marktes zur Erzielung erschwinglichen Versicherungsschutzes in der vor dem Hintergrund einer Politik der Stärkung der Fahrgastrechte notwendigen Höhe sowie des saisonalen Charakters eines Teils des Verkehrs erlässt die Kommission bis 31. Dezember 2016 — auf der Grundlage einer

geeigneten Folgenabschätzung — eine Maßnahme betreffend die in Anhang I festgelegten Höchstbeträge für Schiffe der Klasse B gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung wird nach dem in Artikel 10 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(2) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, die die Übernahme von Änderungen der in Anhang II wiedergegebenen IMO-Richtlinien betreffen, werden nach dem in Absatz 10 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 10

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission erhält Unterstützung durch den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS).

(2) 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 11

Übergangsbestimmungen

(1) In Bezug auf eine Beförderung zur See auf Schiffen der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats können die Mitgliedstaaten beschließen, die Anwendung dieser Verordnung für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren ab dem Tag des Beginns ihrer Anwendung aufzuschieben.

(2) In Bezug auf eine Beförderung zur See auf Schiffen der Klasse B gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats können die Mitgliedstaaten beschließen, die Anwendung dieser Verordnung bis 31. Dezember 2018 aufzuschieben.

Artikel 12

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem Tag, an dem das Athener Übereinkommen für die Gemeinschaft in Kraft tritt, in jedem Falle spätestens ab 31. Dezember 2012.

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

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

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

ANHANG I

FÜR DIE ANWENDUNG DIESER VERORDNUNG EINSCHLÄGIGE BESTIMMUNGEN DES ATHENER ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE BEFÖRDERUNG VON REISENDEN UND IHREM GEPÄCK AUF SEE**(konsolidierter Wortlaut des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See und des Protokolls von 2002 zum Übereinkommen)**

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

In diesem Übereinkommen sind die folgenden Ausdrücke in dem nachstehend angegebenen Sinn verwendet:

1. a) „Beförderer“ bedeutet eine Person, durch oder für die ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde, unabhängig davon, ob die Beförderung tatsächlich von dieser Person oder von einem ausführenden Beförderer durchgeführt wird;
- b) „ausführender Beförderer“ bedeutet eine andere Person als den Beförderer, unabhängig davon, ob es sich um den Schiffseigentümer, den Charterer, den Reeder oder Ausrüster eines Schiffs handelt, welche die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt; und
- c) „Beförderer, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt“ bedeutet den ausführenden Beförderer oder, soweit der Beförderer die Beförderung tatsächlich durchführt, den Beförderer;
2. „Beförderungsvertrag“ bedeutet einen durch oder für einen Beförderer geschlossenen Vertrag über die Beförderung eines Reisenden oder über die Beförderung eines Reisenden und seines Gepäcks auf See;
3. „Schiff“ bedeutet ausschließlich Seeschiffe mit Ausnahme von Luftkissenfahrzeugen;
4. „Reisender“ bedeutet eine auf einem Schiff beförderte Person,
 - a) die aufgrund eines Beförderungsvertrags befördert wird oder
 - b) die mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere begleitet, die Gegenstand eines Vertrags über die Beförderung von Gütern sind, für den dieses Übereinkommen nicht gilt;
5. „Gepäck“ bedeutet alle Gegenstände oder Fahrzeuge, die der Beförderer aufgrund eines Beförderungsvertrags befördert, ausgenommen
 - a) Gegenstände oder Fahrzeuge, die aufgrund eines Chartervertrags, eines Konnossements oder eines anderen Vertrags befördert werden, der in erster Linie die Beförderung von Gütern betrifft, und
 - b) lebende Tiere;
6. „Kabinengepäck“ bedeutet Gepäck, das der Reisende in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz, seiner Obhut oder unter seiner Aufsicht hat. Ausgenommen bei der Anwendung von Absatz 8 dieses Artikels und von Artikel 8 schließt das Kabinengepäck das Gepäck ein, das der Reisende in oder auf seinem Fahrzeug hat;
7. „Verlust oder Beschädigung von Gepäck“ schließt einen Vermögensschaden ein, der sich daraus ergibt, dass das Gepäck dem Reisenden nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist, schließt aber keine Verspätungen ein, die durch Arbeitsstreitigkeiten entstanden sind;
8. „Beförderung“ umfasst folgende Zeiträume:
 - a) hinsichtlich des Reisenden und seines Kabinengepäcks den Zeitraum, während dessen sich der Reisende und/oder sein Kabinengepäck an Bord des Schiffes befinden oder ein- oder ausgeschifft werden, und den Zeitraum, während dessen der Reisende und sein Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert werden, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Reisenden vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist. Hinsichtlich des Reisenden umfasst die Beförderung jedoch nicht den Zeitraum, während dessen er sich in einer Hafenanlage, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet;

- b) hinsichtlich des Kabinengepäcks auch den Zeitraum, während dessen sich der Reisende in einer Hafestation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn dieses Gepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Reisenden nicht wieder ausgehändigt worden ist;
- c) hinsichtlich anderen Gepäcks als Kabinengepäck den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung durch den Beförderer oder seine Bediensteten oder Beauftragten;
9. „internationale Beförderung“ bedeutet jede Beförderung, bei der nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen oder in nur einem Staat liegen, wenn nach dem Beförderungsvertrag oder der vorgesehenen Reiseroute in einem anderen Staat ein Zwischenhafen angelaufen werden soll;
10. „Organisation“ bedeutet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation;
11. „Generalsekretär“ bedeutet den Generalsekretär der Organisation.

Artikel 1bis

Anhang

Der Anhang zu diesem Übereinkommen ist Bestandteil des Übereinkommens.

Artikel 2

Anwendungsbereich

- (1) [...] (*)
- (2) Ungeachtet des Absatzes 1 gilt dieses Übereinkommen nicht, wenn die Beförderung nach den Bestimmungen eines anderen internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Reisenden oder Gepäck durch ein anderes Beförderungsmittel einem Haftungssystem unterliegt, soweit jene Bestimmungen für die Beförderung auf See zwingend anzuwenden sind.

Artikel 3

Haftung des Beförderers

- (1) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines Schiffsfahrtsereignisses entstanden ist, haftet der Beförderer bis zu 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall, es sei denn, er weist nach, dass das Ereignis
- a) infolge einer Kriegshandlung, von Feindseligkeiten, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder
- b) ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.
- Soweit der Schaden den oben genannten Höchstbetrag übersteigt, haftet der Beförderer darüber hinaus, es sei denn, er weist nach, dass das den Schaden verursachende Ereignis ohne sein Verschulden eingetreten ist.
- (2) Für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines anderen als eines Schiffsfahrtsereignisses entstanden ist, haftet der Beförderer, wenn das den Schaden verursachende Ereignis auf ein Verschulden des Beförderers zurückzuführen ist. Die Beweislast für das Verschulden liegt beim Kläger.
- (3) Für den durch den Verlust oder die Beschädigung von Kabinengepäck entstandenen Schaden haftet der Beförderer, wenn das den Schaden verursachende Ereignis auf ein Verschulden des Beförderers zurückzuführen ist. Verschulden des Beförderers wird bei einem durch ein Schiffsfahrtsereignis verursachten Schaden vermutet.
- (4) Für den durch den Verlust oder die Beschädigung von anderem Gepäck als Kabinengepäck entstandenen Schaden haftet der Beförderer, es sei denn, er weist nach, dass das den Schaden verursachende Ereignis ohne sein Verschulden eingetreten ist.
- (5) Im Sinne dieses Artikels
- a) bedeutet „Schiffsfahrtsereignis“ Schiffbruch, Kentern, Zusammenstoß oder Strandung des Schiffes, Explosion oder Feuer im Schiff oder einen Mangel des Schiffes,
- b) schließt „Verschulden des Beförderers“ Verschulden der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten des Beförderers ein,

(*) Nicht aufgenommen.

c) bedeutet „Mangel des Schiffes“ jede Funktionsstörung, jedes Versagen oder jede Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn er für das Verlassen, für die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Reisenden, für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Ankern, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereinbruch oder für das Aussetzen von Rettungsmitteln verwendet wird, und

d) schließt „Schaden“ einen der Strafe oder der Abschreckung dienenden Schadensersatz nicht ein.

(6) Die Haftung des Beförderers nach diesem Artikel bezieht sich nur auf den Schaden, der durch während der Beförderung eingetretene Ereignisse entstanden ist. Die Beweislast dafür, dass das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist, und für das Ausmaß des Schadens liegt beim Kläger.

(7) Dieses Übereinkommen berührt nicht das Rückgriffsrecht des Beförderers gegen Dritte sowie das Recht des Beförderers, die Einrede des Mitverschuldens nach Artikel 6 geltend zu machen. Dieser Artikel berührt nicht das Recht auf Haftungsbeschränkung nach Artikel 7 oder 8.

(8) Der Umstand, dass das Verschulden einer Partei vermutet oder ihr die Beweislast auferlegt wird, verhindert nicht die Prüfung von Beweisen zugunsten dieser Partei.

Artikel 4

Ausführender Beförderer

(1) Ist die Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen worden, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung nach diesem Übereinkommen haftbar. Daneben unterliegt der ausführende Beförderer in Bezug auf den von ihm durchgeführten Teil der Beförderung den Bestimmungen dieses Übereinkommens und kann sich auf sie berufen.

(2) Der Beförderer haftet hinsichtlich der von dem ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers sowie der in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten oder Beauftragten des ausführenden Beförderers.

(3) Jede besondere Vereinbarung, durch welche der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die dieses Übereinkommen nicht auferlegt, oder auf Rechte verzichtet, die es gewährt, wird hinsichtlich des ausführenden Beförderers nur wirksam, wenn dieser ihr ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat.

(4) Soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haftbar sind, haften sie gesamtschuldnerisch.

(5) Dieser Artikel berührt das Rückgriffsrecht zwischen Beförderer und ausführendem Beförderer nicht.

Artikel 4bis

Pflichtversicherung

(1) Werden Reisende an Bord eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenen Schiffes befördert, das für die Beförderung von mehr als zwölf Reisenden zugelassen ist, und findet dieses Übereinkommen Anwendung, so hat der Beförderer, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa die Bürgschaft einer Bank oder eines ähnlichen Finanzinstituts, aufrechtzuerhalten, um seine Haftung nach diesem Übereinkommen in Bezug auf Tod und Körperverletzung von Reisenden abzudecken. Die Deckungsgrenze der Pflichtversicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit muss mindestens 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall betragen.

(2) Nachdem die zuständige Behörde eines Vertragsstaats sich vergewissert hat, dass die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt sind, wird für jedes Schiff eine Bescheinigung darüber ausgestellt, dass eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit nach diesem Übereinkommen besteht. Für ein in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff wird diese Bescheinigung von der zuständigen Behörde des Staates des Schiffsregisters ausgestellt oder bestätigt; für ein nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragenes Schiff kann sie von der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaats ausgestellt oder bestätigt werden. Die Form dieser Bescheinigung hat dem als Anhang zu diesem Übereinkommen beigefügten Muster zu entsprechen und folgende Angaben zu enthalten:

a) Name des Schiffes, Unterscheidungssignal und Heimathafen;

- b) Name und Hauptniederlassung des Beförderers, der die Beförderung ganz oder teilweise tatsächlich durchführt;
- c) IMO-Schiffsidentifizierungsnummer;
- d) Art und Laufzeit der Sicherheit;
- e) Name und Hauptniederlassung des Versicherers oder sonstigen Sicherheitsgebers und gegebenenfalls Niederlassung, bei der die Versicherung abgeschlossen oder die sonstige finanzielle Sicherheit gewährt wurde, und
- f) Geltungsdauer der Bescheinigung, die nicht länger sein darf als die Geltungsdauer der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit.
- (3) a) Ein Vertragsstaat kann eine von ihm anerkannte Einrichtung oder Organisation ermächtigen, die Bescheinigung auszustellen. Diese Einrichtung oder Organisation unterrichtet den betreffenden Staat von der Ausstellung jeder Bescheinigung. In allen Fällen garantiert der Vertragsstaat die Vollständigkeit und Richtigkeit der so ausgestellten Bescheinigung und verpflichtet sich, für die dafür notwendigen Vorkehrungen zu sorgen.
- b) Ein Vertragsstaat notifiziert dem Generalsekretär
- i) die genauen Verantwortlichkeiten und Bedingungen hinsichtlich der Ermächtigung, die er der von ihm anerkannten Einrichtung oder Organisation erteilt hat,
 - ii) den Widerruf dieser Ermächtigung und
 - iii) den Tag, an dem die Ermächtigung oder der Widerruf der Ermächtigung wirksam wird.
- Eine erteilte Ermächtigung wird frühestens drei Monate nach dem Tag wirksam, an dem die diesbezügliche Notifikation an den Generalsekretär erfolgte.
- c) Die nach diesem Absatz zur Ausstellung von Bescheinigungen ermächtigte Einrichtung oder Organisation ist mindestens ermächtigt, die Bescheinigungen zu widerrufen, wenn die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurden, nicht erfüllt werden. In allen Fällen meldet die Einrichtung oder Organisation einen solchen Widerruf dem Staat, für den die Bescheinigung ausgestellt wurde.
- (4) Die Bescheinigung wird in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefasst. Ist die verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen; auf die Amtssprache kann verzichtet werden, wenn der betreffende Staat dies beschließt.
- (5) Die Bescheinigung ist an Bord des Schiffes mitzuführen; eine Durchschrift ist bei der Behörde zu hinterlegen, die das betreffende Schiffsregister führt, oder, wenn das Schiff nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist, bei der Behörde des Staates, der die Bescheinigung ausgestellt oder bestätigt hat.
- (6) Eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit genügt nicht den Erfordernissen dieses Artikels, wenn sie aus anderen Gründen als dem Ablauf der in der Bescheinigung bezeichneten Geltungsdauer früher als drei Monate nach dem Tag, an dem ihre Beendigung der in Absatz 5 bezeichneten Behörde angezeigt wird, außer Kraft treten kann, sofern nicht innerhalb der genannten Frist die Bescheinigung dieser Behörde übergeben oder eine neue Bescheinigung ausgestellt worden ist. Diese Bestimmungen gelten auch für Änderungen, die dazu führen, dass die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit den Erfordernissen dieses Artikels nicht mehr genügt.
- (7) Der Staat des Schiffsregisters bestimmt vorbehaltlich dieses Artikels die Ausstellungs- und Geltungsbedingungen für die Bescheinigung.
- (8) Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es einen Vertragsstaat, sich auf Informationen zu verlassen, die er von anderen Staaten oder der Organisation oder anderen internationalen Organisationen über die finanzielle Lage des Versicherers oder der eine sonstige finanzielle Sicherheit leistenden Person für die Zwecke dieses Übereinkommens erlangt. In derartigen Fällen ist der Vertragsstaat, der sich auf solche Informationen verlässt, nicht seiner Verantwortung als der die Bescheinigung ausstellende Staat enthoben.

(9) Die im Namen eines Vertragsstaats ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen werden von den anderen Vertragsstaaten für die Zwecke dieses Übereinkommens anerkannt; sie messen ihnen die gleiche Wirkung bei wie den von ihnen selbst ausgestellten oder bestätigten Bescheinigungen, und zwar auch dann, wenn sie für ein Schiff ausgestellt oder bestätigt worden sind, das nicht in das Schiffsregister eines Vertragsstaats eingetragen ist. Ein Vertragsstaat kann jederzeit den ausstellenden oder bestätigenden Staat um eine Konsultation ersuchen, wenn er glaubt, dass der in der Versicherungsbescheinigung genannte Versicherer oder Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu erfüllen.

(10) Ein nach diesem Artikel durch Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit abgedeckter Schadensersatzanspruch kann unmittelbar gegen den Versicherer oder die eine andere finanzielle Sicherheit leistende Person geltend gemacht werden. Hierbei gilt der in Absatz 1 genannte Betrag als Haftungshöchstbetrag für den Versicherer oder die die finanzielle Sicherheit leistende andere Person selbst dann, wenn der Beförderer oder der ausführende Beförderer nicht berechtigt ist, die Haftung zu beschränken. Der Beklagte kann ferner die Einreden (mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation) geltend machen, die der in Absatz 1 genannte Beförderer nach diesem Übereinkommen hätte geltend machen können. Darüber hinaus kann der Beklagte die Einrede geltend machen, dass der Schaden auf Vorsatz des Versicherten beruht; jedoch kann der Beklagte keine der anderen Einreden geltend machen, die er in einem vom Versicherten gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte geltend machen können. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht, zu verlangen, dass dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer der Streit verkündet wird.

(11) Die aus einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit nach Absatz 1 verfügbaren Beträge sind ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen aufgrund dieses Übereinkommens zu verwenden; Zahlungen solcher Beträge erfüllen Verbindlichkeiten nach diesem Übereinkommen in Höhe der gezahlten Beträge.

(12) Ein Vertragsstaat gestattet den Betrieb eines seine Flagge führenden Schiffes, auf das dieser Artikel Anwendung findet, nur dann, wenn eine Bescheinigung nach Absatz 2 oder Absatz 15 ausgestellt worden ist.

(13) Vorbehaltlich dieses Artikels stellt jeder Vertragsstaat durch sein innerstaatliches Recht sicher, dass für jedes Schiff, das für die Beförderung von mehr als zwölf Reisenden zugelassen ist und das einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft oder verlässt, ungeachtet des Ortes, an dem das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, eine Versicherung oder sonstige Sicherheit in dem in Absatz 1 bezeichneten Umfang besteht, soweit dieses Übereinkommen Anwendung findet.

(14) Unbeschadet des Absatzes 5 kann ein Vertragsstaat dem Generalsekretär notifizieren, dass für die Zwecke des Absatzes 13 Schiffe nicht verpflichtet sind, beim Anlaufen oder Verlassen eines Hafens in seinem Hoheitsgebiet die nach Absatz 2 erforderliche Bescheinigung an Bord mitzuführen oder vorzuweisen, sofern der Vertragsstaat, der die Bescheinigung ausstellt, dem Generalsekretär notifiziert hat, dass er Unterlagen in elektronischer Form führt, die allen Vertragsstaaten zugänglich sind, das Vorhandensein der Bescheinigung belegen und es den Vertragsstaaten ermöglichen, ihre Verpflichtung nach Absatz 13 zu erfüllen.

(15) Besteht für ein einem Vertragsstaat gehörendes Schiff keine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, so finden die darauf bezüglichen Bestimmungen dieses Artikels auf dieses Schiff keine Anwendung; es hat jedoch eine von den zuständigen Behörden des Staates des Schiffsregisters ausgestellte Bescheinigung mitzuführen, aus der hervorgeht, dass das Schiff dem betreffenden Staat gehört und dass seine Haftung in Höhe des nach Absatz 1 vorgeschriebenen Betrags gedeckt ist. Diese Bescheinigung hat soweit wie möglich dem in Absatz 2 vorgeschriebenen Muster zu entsprechen.

Artikel 5

Wertsachen

Der Beförderer haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind; in diesem Fall haftet der Beförderer bis zu dem in Artikel 8 Absatz 3 festgelegten Höchstbetrag, sofern nicht nach Artikel 10 Absatz 1 ein höherer Betrag vereinbart worden ist.

Artikel 6

Mitverschulden

Weist der Beförderer nach, dass der Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder der Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks durch Verschulden des Reisenden selbst verursacht oder mitverursacht wurde, so kann das angerufene Gericht nach Maßgabe seines eigenen Rechts den Beförderer ganz oder teilweise von seiner Haftung befreien.

*Artikel 7***Haftungsbeschränkung bei Tod oder Körperverletzung**

(1) Die Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden nach Artikel 3 ist in jedem Fall auf 400 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall beschränkt. Wird nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Rente festgesetzt, so darf der Kapitalwert der Rente den genannten Höchstbetrag nicht übersteigen.

(2) Ein Vertragsstaat kann die in Absatz 1 vorgesehene Haftungsbeschränkung durch besondere innerstaatliche Rechtsvorschriften regeln; der so gegebenenfalls vorgesehene innerstaatliche Haftungshöchstbetrag darf nicht niedriger sein als der in Absatz 1 vorgesehene. Ein Vertragsstaat, der von der in diesem Absatz vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch macht, notifiziert dem Generalsekretär den festgesetzten Haftungshöchstbetrag oder sein Fehlen.

*Artikel 8***Haftungsbeschränkung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck und Fahrzeugen**

(1) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck ist in jedem Fall auf 2 250 Rechnungseinheiten je Reisenden und Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist in jedem Fall auf 12 700 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist in jedem Fall auf 3 375 Rechnungseinheiten je Reisenden und Beförderung beschränkt.

(4) Der Beförderer und der Reisende können vereinbaren, dass der Beförderer nur unter Abzug eines Selbstbehalts haftet, der bei Beschädigung eines Fahrzeugs 330 Rechnungseinheiten und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks 149 Rechnungseinheiten je Reisenden nicht übersteigen darf; dieser Betrag wird von der Schadenssumme abgezogen.

*Artikel 9***Rechnungseinheit und Umrechnung**

(1) Die in diesem Übereinkommen genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4bis Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 genannten Beträge sind in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts entsprechend dem Wert der betreffenden Währung gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umzurechnen. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Vertragsstaat bestimmte Weise errechnet.

(2) Dessen ungeachtet kann ein Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung des Absatzes 1 nicht zulässt, bei der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung dieses Übereinkommens oder dem Beitritt zu dem Übereinkommen oder jederzeit danach erklären, dass die in Absatz 1 genannte Rechnungseinheit 15 Goldfranken entspricht. Der in diesem Absatz genannte Goldfranken entspricht 65 ½ Milligramm Gold von 900/1 000 Feingehalt. Die Umrechnung des Goldfrankens in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

(3) Die Berechnung nach Absatz 1 letzter Satz und die Umrechnung nach Absatz 2 erfolgen in der Weise, dass die Beträge nach Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4bis Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8, in der Landeswährung der Vertragsstaaten ausgedrückt, so weit wie möglich dem tatsächlichen Wert entsprechen, der sich aus der Anwendung des Absatzes 1 Sätze 1 bis 3 ergeben würde. Die Staaten teilen dem Generalsekretär die Art der Berechnung nach Absatz 1 oder das Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 2 bei der Hinterlegung ihrer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

*Artikel 10***Ergänzungsbestimmungen über Haftungshöchstbeträge**

- (1) Der Beförderer und der Reisende können ausdrücklich schriftlich höhere Haftungshöchstbeträge als die in den Artikeln 7 und 8 vorgeschriebenen vereinbaren.
- (2) Zinsen und Verfahrenskosten fallen nicht unter die in den Artikeln 7 und 8 vorgeschriebenen Haftungshöchstbeträge.

*Artikel 11***Einreden und Beschränkungen für die Bediensteten des Beförderers**

Wird ein Bediensteter oder Beauftragter des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen eines Schadens, der unter dieses Übereinkommen fällt, in Anspruch genommen, so kann er sich, sofern er beweist, dass er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat, auf die Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, die nach diesem Übereinkommen für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer gelten.

*Artikel 12***Mehrere Ansprüche**

- (1) Werden die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 7 und 8 wirksam, so beziehen sie sich auf den Gesamtbetrag aller Schadensersatzansprüche, die durch Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder durch Verlust oder Beschädigung seines Gepäcks entstehen.
- (2) Bei der Beförderung durch einen ausführenden Beförderer darf der Gesamtbetrag des Schadensersatzes, der von dem Beförderer und dem ausführenden Beförderer sowie von ihren in Ausübung ihrer Verrichtungen handelnden Bediensteten und Beauftragten erlangt werden kann, den Höchstbetrag nicht übersteigen, der dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer nach diesem Übereinkommen auferlegt werden kann, mit der Maßgabe, dass keine der erwähnten Personen für mehr als den für sie zutreffenden Höchstbetrag haftet.
- (3) In allen Fällen, in denen sich Bedienstete oder Beauftragte des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nach Artikel 11 auf die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 7 und 8 berufen können, darf der Gesamtbetrag des Schadensersatzes, der von dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer sowie von diesen Bediensteten oder Beauftragten erlangt werden kann, diese Höchstbeträge nicht übersteigen.

*Artikel 13***Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung**

- (1) Der Beförderer verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung nach den Artikeln 7 und 8 sowie Artikel 10 Absatz 1, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- (2) Der für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer handelnde Bedienstete oder Beauftragte verliert den Anspruch auf Haftungsbeschränkung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Betreffenden zurückzuführen ist, die von ihm selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

*Artikel 14***Grundlage für Ansprüche**

Eine Schadensersatzklage wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck kann gegen einen Beförderer oder ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage dieses Übereinkommens erhoben werden.

*Artikel 15***Anzeige des Verlusts oder der Beschädigung von Gepäck**

- (1) Der Reisende hat an den Beförderer oder dessen Beauftragten eine schriftliche Anzeige zu richten
 - a) bei äußerlich erkennbarer Beschädigung des Gepäcks:
 - i) bei Kabinengepäck vor oder zu dem Zeitpunkt der Ausschiffung des Reisenden;
 - ii) bei anderem Gepäck vor oder zu dem Zeitpunkt, zu dem es wieder ausgehändigt wird;

b) bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung oder Verlust des Gepäcks innerhalb von fünfzehn Tagen nach dem Tag der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, zu dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.

(2) Hält der Reisende die Vorschriften dieses Artikels nicht ein, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass er sein Gepäck unbeschädigt erhalten hat.

(3) Einer schriftlichen Anzeige bedarf es nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

Artikel 16

Verjährung von Schadensersatzansprüchen

(1) Ansprüche auf Schadensersatz wegen Tod oder Körperverletzung eines Reisenden oder wegen Verlust oder Beschädigung von Gepäck verjähren in zwei Jahren.

(2) Die Verjährungsfrist beginnt

a) bei Körperverletzung mit dem Tag der Ausschiffung des Reisenden;

b) bei Tod während der Beförderung mit dem Tag, an dem der Reisende hätte ausgeschifft werden sollen, und bei Körperverletzung während der Beförderung, wenn diese den Tod des Reisenden nach der Ausschiffung zur Folge hat, mit dem Tag des Todes, vorausgesetzt, dass diese Frist einen Zeitraum von drei Jahren vom Tag der Ausschiffung an nicht überschreitet;

c) bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

(3) Die Gründe für eine Hemmung und Unterbrechung der Verjährungsfristen bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts; eine Klage nach diesem Übereinkommen kann jedoch in keinem Fall nach Ablauf einer der folgenden Fristen erhoben werden:

a) fünf Jahre, gerechnet vom Tag der Ausschiffung des Reisenden oder von dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist, oder, wenn der folgende Zeitpunkt der frühere ist,

b) drei Jahre gerechnet von dem Tag, an dem der Kläger von der Verletzung, dem Verlust oder der Beschädigung infolge des Ereignisses Kenntnis hatte oder normalerweise hätte Kenntnis haben müssen.

(4) Ungeachtet der Absätze 1, 2 und 3 kann die Verjährungsfrist durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

Artikel 17

Zuständiges Gericht (*)

Artikel 17bis

Anerkennung und Vollstreckung (*)

Artikel 18

Nichtige Vereinbarungen

Jede Vereinbarung, die vor Eintritt des Ereignisses getroffen wurde, das den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden oder den Verlust oder die Beschädigung seines Gepäcks verursacht hat, und die bezweckt, eine nach diesem Übereinkommen haftbare Person von ihrer Haftung gegenüber dem Reisenden zu befreien oder einen niedrigeren Haftungshöchstbetrag als den in diesem Übereinkommen festgelegten zu bestimmen, mit Ausnahme der in Artikel 8 Absatz 4 vorgesehenen Vereinbarung, sowie jede solche Vereinbarung, die bezweckt, die beim Beförderer oder beim ausführenden Beförderer liegende Beweislast umzukehren, oder die bewirkt, dass die Wahlmöglichkeiten des Artikels 17 Absatz 1 oder 2 eingeschränkt werden, ist nichtig; die Nichtigkeit dieser Vereinbarung hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrags zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen.

(*) Nicht aufgenommen.

*Artikel 20***Nukleare Schäden**

Eine Haftung nach diesem Übereinkommen besteht nicht für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde,

- a) wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden entweder nach dem Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964, nach dem Wiener Übereinkommen vom 21. Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden oder nach in Kraft befindlichen Änderungen oder Protokollen zu diesen Übereinkommen haftet oder
- b) wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden aufgrund innerstaatlicher Rechtsvorschriften über die Haftung für solche Schäden haftet, vorausgesetzt, dass diese Rechtsvorschriften für die Geschädigten in jeder Hinsicht ebenso günstig sind wie das Pariser oder das Wiener Übereinkommen oder in Kraft befindliche Änderungen oder Protokolle zu diesen Übereinkommen.

*Artikel 21***Gewerbsmäßige Beförderung durch öffentlich-rechtliche Körperschaften**

Dieses Übereinkommen gilt auch für gewerbsmäßige Beförderungen, die ein Staat oder eine sonstige öffentlich-rechtliche Körperschaft aufgrund eines Beförderungsvertrags nach Artikel 1 vornimmt.

[Artikel 22 und 23 des Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See]

*Artikel 22***Revision und Änderung (*)***Artikel 23***Änderung der Höchstbeträge**

- (1) Unbeschadet des Artikels 22 wird das besondere Verfahren dieses Artikels allein für die Änderung der Höchstbeträge angewandt, die in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4bis Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls bezeichnet sind.
- (2) Auf Ersuchen von mindestens der Hälfte der Vertragsstaaten dieses Protokolls, jedoch nicht weniger als sechs von ihnen, übermittelt der Generalsekretär allen Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsstaaten jeden Vorschlag zur Änderung der in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4bis Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls bezeichneten Höchstbeträge einschließlich der Selbstbehalte.
- (3) Jede vorgeschlagene und auf die obige Weise übermittelte Änderung wird dem Rechtsausschuss der Organisation (im Folgenden als „Rechtsausschuss“ bezeichnet) frühestens sechs Monate nach der Übermittlung zur Beratung vorgelegt.
- (4) Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls, gleichviel ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, sind berechtigt, an dem Verfahren des Rechtsausschusses zur Beratung von Änderungen und zur Beschlussfassung darüber teilzunehmen.
- (5) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls beschlossen, die in dem nach Absatz 4 erweiterten Rechtsausschuss anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens in der Fassung dieses Protokolls bei der Abstimmung anwesend ist.
- (6) Bei der Beratung eines Vorschlags zur Änderung der Höchstbeträge hat der Rechtsausschuss die aus Ereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung auf die Versicherungskosten zu berücksichtigen.

(*) Nicht aufgenommen.

- (7) a) Eine Änderung der Höchstbeträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.
- b) Ein Höchstbetrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er einen Betrag übersteigt, der dem im Übereinkommen in der Fassung dieses Protokolls festgesetzten Höchstbetrag zuzüglich sechs v. H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip, von dem Tag an, an dem das Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.
- c) Ein Höchstbetrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er einen Betrag übersteigt, der dem Dreifachen des im Übereinkommen in der Fassung dieses Protokolls festgesetzten Höchstbetrags entspricht.
- (8) Die Organisation notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 5 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zur Zeit der Beschlussfassung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Generalsekretär mitgeteilt haben, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und wird nicht wirksam.
- (9) Eine nach Absatz 8 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.
- (10) Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Protokoll nach Artikel 21 Absätze 1 und 2 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.
- (11) Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 8 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Protokoll für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.
-

ANHANG ZUM ATHENER ÜBEREINKOMMEN

BESCHEINIGUNG ÜBER EINE VERSICHERUNG ODER SONSTIGE FINANZIELLE SICHERHEIT FÜR DIE HAFTUNG BEI TOD UND KÖRPERVERLETZUNG VON REISENDEN

Ausgestellt nach Artikel 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	IMO-Schiffsidentifizierungsnummer:	Heimathafen	Name und vollständige Anschrift der Hauptniederlassung des Beförderers, der die Beförderung tatsächlich durchführt

Hiermit wird bescheinigt, dass für das vorgenannte Schiff eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See genügt.

Art der Sicherheit

Laufzeit der Sicherheit

Name und Anschrift des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber)

Name

Anschrift

Diese Bescheinigung gilt bis

Ausgestellt oder bestätigt von der Regierung

(vollständige Bezeichnung des Staates)

ODER

Der folgende Wortlaut soll benutzt werden, wenn ein Vertragsstaat von Artikel 4bis Absatz 3 Gebrauch macht:

Die vorliegende Bescheinigung wird aufgrund Ermächtigung durch die Regierung

(vollständige Bezeichnung des Staates) von der Einrichtung oder Organisation) ausgestellt

in am

(Ort)

(Datum)

.....
(Unterschrift und Amtsbezeichnung des ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten)

Erläuterungen:

1. Auf Wunsch kann die Bezeichnung des Staates einen Hinweis auf die zuständige Behörde des Landes enthalten, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird.
2. Ist der Gesamtbetrag der Sicherheit von mehreren Seiten zur Verfügung gestellt worden, so sollen alle Einzelbeträge angegeben werden.
3. Wird die Sicherheit in verschiedener Form gestellt, so sollen diese Formen angegeben werden.
4. Die Eintragung „Laufzeit der Sicherheit“ hat das Datum zu enthalten, an dem die Sicherheit wirksam wird.
5. Die Eintragung „Anschrift“ des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) hat die Anschrift der Hauptniederlassung des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) zu enthalten. Gegebenenfalls ist die Niederlassung anzugeben, bei der die Versicherung abgeschlossen oder die sonstige Sicherheit gewährt wurde.

ANHANG II

**Auszug aus dem IMO-Vorbehalt und den IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens
(vom Rechtsausschuss der internationalen Seeschiffahrtsorganisation am 19. Oktober 2006 angenommen)****IMO-VORBEHALT UND IMO-RICHTLINIEN ZUR DURCHFÜHRUNG DES ATHENER ÜBEREINKOMMENS****Vorbehalt**

1. Das Athener Übereinkommen sollte mit folgendem Vorbehalt oder einer Erklärung mit gleicher Wirkung ratifiziert werden:

„[1.1.] Vorbehalt im Zusammenhang mit der Ratifikation des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See(nachstehend ‚Übereinkommen‘ genannt) durch die Regierung von ...

Beschränkung der Haftung von Beförderern usw.

- [1.2.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, die etwaige Haftung nach Artikel 3 Absatz 1 oder 2 des Übereinkommens in Bezug auf den Tod oder eine Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens aufgeführten Risiken auf den niedrigeren der folgenden Beträge zu beschränken:

— 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall

oder

— 340 Millionen Rechnungseinheiten insgesamt je Schiff und Vorfall.

- [1.3.] Die Regierung von ... behält sich ferner das Recht vor und verpflichtet sich, die Absätze 2.1.1 und 2.2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens auf solche Fälle von Haftung entsprechend anzuwenden.

- [1.4.] Die Haftung des ausführenden Beförderers nach Artikel 4 des Übereinkommens, die Haftung der Bediensteten und Beauftragten des Beförderers oder des ausführenden Beförderers nach Artikel 11 des Übereinkommens und der Gesamtbetrag des nach Artikel 12 des Übereinkommens erlangbaren Schadensersatzes werden in der gleichen Weise beschränkt.

- [1.5.] Der Vorbehalt und die Verpflichtung nach Absatz 1.2 gelten ohne Rücksicht auf die Haftungsgrundlage nach Artikel 3 Absatz 1 oder 2 und ungeachtet anders lautender Bestimmungen in Artikel 4 oder 7 des Übereinkommens; sie berühren jedoch nicht die Anwendung der Artikel 10 und 13.

Pflichtversicherung und Beschränkung der Haftung von Versicherern

- [1.6.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, das Erfordernis nach Artikel 4bis Absatz 1, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für den Fall des Todes oder einer Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens aufgeführten Risiken aufrechtzuerhalten, auf den niedrigeren der folgenden Beträge zu beschränken:

— 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall

oder

— 340 Millionen Rechnungseinheiten insgesamt je Schiff und Vorfall.

- [1.7.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, die Haftung des Versicherers oder der die finanzielle Sicherheit leistenden anderen Person nach Artikel 4bis Absatz 10 bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden aufgrund eines der in Absatz 2.2 der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens genannten Risiken auf einen Höchstbetrag der Versicherungssumme oder sonstigen finanziellen Sicherheit, die der Beförderer nach Absatz 1.6 dieses Vorbehalts aufrechterhalten muss, zu beschränken.

- [1.8.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, die IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens, einschließlich der in den Absätzen 2.1 und 2.2 der Richtlinien genannten Klauseln, auf jegliche Pflichtversicherung nach diesem Übereinkommen anzuwenden.

- [1.9.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, den Versicherer oder die eine sonstige finanzielle Sicherheit leistende Person nach Artikel 4bis Absatz 1 von jeder Haftung auszunehmen, zu deren Übernahme diese sich nicht verpflichtet haben.

Bescheinigung

- [1.10.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, die Versicherungsbescheinigungen nach Artikel 4bisa Absatz 2 des Übereinkommens so auszustellen, dass

- die in den Absätzen 1.2, 1.6, 1.7 und 1.9 genannten Haftungsbeschränkungen und Erfordernisse in Bezug auf den Versicherungsschutz zum Ausdruck kommen und
- sonstige Beschränkungen, Voraussetzungen und Ausnahmen einbezogen werden, die ihrer Auffassung nach aufgrund der Marktbedingungen im Versicherungsgewerbe zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung erforderlich sind.

- [1.11.] Die Regierung von ... behält sich das Recht vor und verpflichtet sich, auf der Grundlage eines vergleichbaren Vorbehalts von anderen Vertragsstaaten ausgestellte Bescheinigungen zu akzeptieren.

- [1.12.] Alle derartigen Beschränkungen, Voraussetzungen und Ausnahmen werden in der nach Artikel 4bis Absatz 2 des Übereinkommens ausgestellten oder bestätigten Bescheinigung deutlich zum Ausdruck gebracht.

Verhältnis zwischen diesem Vorbehalt und den IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens

- [1.13.] Die durch diesen Vorbehalt vorbehaltenen Rechte werden unter gebührender Berücksichtigung der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens sowie etwaiger Änderungen jener Richtlinien mit dem Ziel ausgeübt, Einheitlichkeit zu gewährleisten. Wenn ein Vorschlag zur Änderung der IMO-Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens, einschließlich der Höchstbeträge, die Zustimmung des Rechtsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gefunden hat, gelten die betreffenden Änderungen von dem Zeitpunkt an, den der Ausschuss festgelegt hat. Dies gilt unbeschadet der Regeln des Völkerrechts betreffend das Recht eines Staates, seinen Vorbehalt zurückzunehmen oder zu ändern.“

Richtlinien

2. Angesichts der derzeitigen Gegebenheiten auf dem Versicherungsmarkt sollten die Vertragsstaaten Versicherungsbescheinigungen nach dem Grundsatz ausstellen, dass ein Versicherer Kriegsrisiken deckt und ein anderer Versicherer alle sonstigen Risiken. Jeder Versicherer sollte nur für den ihn betreffenden Teil haften. Es sollten folgende Regeln gelten (die genannten Klauseln sind in Anlage A wiedergegeben):

- 2.1. Sowohl Kriegsversicherungen als auch alle sonstigen Versicherungen können folgenden Klauseln unterliegen:

2.1.1. Ausschlussklausel für radioaktive Kontamination, chemische, biologische, biochemische und elektromagnetische Waffen (Ausschlussklausel Nr. 370);

2.1.2. Ausschlussklausel für Hackerangriffe (Ausschlussklausel Nr. 380);

2.1.3. Einreden und Beschränkungen des Erbringers einer obligatorischen finanziellen Sicherheit gemäß dem durch diese Richtlinien geänderten Übereinkommen, insbesondere der Höchstbetrag von 250 000 Rechnungseinheiten je Reisenden und Vorfall;

2.1.4. Vorbehalt, dass die Versicherung nur Haftungsverbindlichkeiten deckt, die dem durch diese Richtlinien geänderten Übereinkommen unterliegen, und

2.1.5. Vorbehalt, dass alle nach dem Übereinkommen beglichenen Beträge dazu dienen, die ausstehenden Haftungsverbindlichkeiten des Beförderers und/oder seines Versicherers nach Artikel 4bis des Übereinkommens zu verringern, selbst wenn die Beträge nicht von dem jeweiligen Kriegsversicherer oder sonstigen Versicherer beglichen oder nicht bei dem jeweiligen Kriegsversicherer oder sonstigen Versicherer geltend gemacht wurden.

2.2. Die Kriegsversicherung deckt gegebenenfalls die Haftung für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Reisenden aufgrund von

- Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufständen oder dadurch veranlassten inneren Unruhen oder feindlichen Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht,
- Beschlagnahme, Pfändung, Arrest, Verfügungsbeschränkung („restraint“) oder Festhalten, sowie deren Folgen oder dahingehenden Versuchen,
- zurückgelassenen Minen, Torpedos, Bomben oder sonstigen zurückgelassenen Kriegswaffen,
- Anschlägen von Terroristen oder Personen, die diese böswillig oder aus politischen Beweggründen begehen, und Maßnahmen, die zur Verhinderung oder Bekämpfung einer solchen Gefahr ergriffen werden,
- Einziehung und Enteignung,

entstanden ist, und kann Gegenstand folgender Ausschlüsse, Beschränkungen und Voraussetzungen sein:

2.2.1. Klausel über automatische Aufhebung und Ausschluss im Kriegsfall

2.2.2. Belaufen sich die Forderungen der einzelnen Reisenden zusammengerechnet auf mehr als 340 Millionen Rechnungseinheiten je Schiff und Vorfall, so ist der Beförderer berechtigt, eine Haftungsbeschränkung auf 340 Millionen Rechnungseinheiten für sich geltend zu machen, jedoch stets unter der Voraussetzung, dass

- dieser Betrag unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer nachgewiesenen Ansprüche aufgeteilt wird,
- dieser Betrag unter den zum Zeitpunkt der Aufteilung bekannten Geschädigten in Form einer einmaligen Zahlung oder von Teilzahlungen aufgeteilt werden kann und
- der Betrag von dem Versicherer verteilt werden kann oder von dem Gericht oder der zuständigen Behörde, das/die der Versicherer in einem Vertragsstaat befasst hat, in dem ein Verfahren wegen vorgeblich von der Versicherung gedeckter Entschädigungsansprüche angestrengt wird.

2.2.3. 30 Tage Kündigungsfrist in nicht unter Absatz 2.2.1 fallenden Fällen.

2.3. Versicherungen für den Nicht-Kriegsfall sollten alle nicht in Absatz 2.2 aufgeführten versicherungspflichtigen Risiken decken, ungeachtet dessen, ob sie den Ausschlüssen, Beschränkungen und Voraussetzungen nach den Absätzen 2.1 und 2.2 unterliegen.

3. Anhang B enthält Beispiele für Versicherungsnachweise (Blaue Karten) und eine Versicherungsbescheinigung nach Maßgabe dieser Richtlinien.

ANLAGE A

Klauseln, auf die in den Absätzen 2.1.1, 2.1.2 und 2.2.1 der Richtlinien Bezug genommen wird**Ausschlussklausel für Radioaktive Kontamination, Chemische, Biologische, Biochemische und Elektromagnetische Waffen** (Kl. 370, 10.11.2003)**Diese Vorrangklausel hebt alle anders lautenden Bestimmungen dieser Versicherung auf.**

1. Diese Versicherung deckt auf keinen Fall die Haftung für Schäden durch Verlust oder Ausgaben, die unmittelbar oder mittelbar verursacht oder mitverursacht wurden oder entstanden sind durch
 - 1.1. ionisierende Strahlungen oder radioaktive Kontamination durch nukleare Brennstoffe oder nukleare Abfälle oder die Verbrennung von nuklearen Brennstoffen;
 - 1.2. radioaktive, toxische, explosive oder sonstige gefährliche oder kontaminierende Eigenschaften einer Nuklearanlage, eines Reaktors oder sonstigen nuklearen Geräts oder dessen nuklearen Bauteilen;
 - 1.3. Waffen oder Vorrichtungen, durch die Atom- oder Nuklearspaltung und/oder -fusion oder sonstige ähnliche Reaktion oder eine radioaktive Kraft oder Materie zur Wirkung kommen;
 - 1.4. radioaktive, toxische, explosive oder sonstige gefährliche oder kontaminierende Eigenschaften jeglicher radioaktiven Materie. Der Ausschluss in dieser Unterklausel erstreckt sich nicht auf andere radioaktive Isotope als Kernbrennstoffe, wenn diese Isotope zu kommerziellen, landwirtschaftlichen, medizinischen, wissenschaftlichen oder anderen ähnlichen friedlichen Zwecken aufbereitet, befördert, gelagert oder verwendet werden;
 - 1.5. chemische, biologische, biochemische oder elektromagnetische Waffen.

Ausschlussklausel für Hackerangriffe (Kl. 380, 10.11.03)

1. Vorbehaltlich lediglich von Absatz 10.2 deckt diese Versicherung in keinem Fall die Haftung für Schäden durch Verlust oder Ausgaben ab, die unmittelbar oder mittelbar durch die Verwendung oder den Betrieb von Computern, Computersystemen, Computersoftwareprogrammen, Schadcode, Computerviren oder -prozessen oder anderen elektronischen Systemen als Mittel zur Schädigung verursacht oder mitverursacht wurden oder bei dieser Verwendung oder diesem Betrieb aufgetreten sind.
2. Wird diese Klausel für Policen bestätigt, die die Risiken Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufstände oder dadurch veranlasste innere Unruhen oder feindliche Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht oder Terrorismus oder aus politischen Beweggründen handelnde Personen abdecken, so bewirkt Absatz 10.1 nicht, dass (die ansonsten abgedeckten) Verluste aufgrund der Verwendung von Computern, Computersystemen, Computersoftwareprogrammen oder anderen elektronischen Systemen im Start- und/oder Leitsystem und/oder Feuermechanismus von Waffen oder Flugkörpern ausgeschlossen sind.

Automatische Aufhebung und Ausschluss im Kriegsfall

1.1. Automatische Aufhebung der Deckung

Ungeachtet dessen, ob eine Kündigung erfolgt ist oder nicht, wird die Deckung nach dieser Versicherung AUTOMATISCH AUFGEHOBEN

- 1.1.1. bei Ausbruch eines Krieges (mit oder ohne Kriegserklärung) zwischen beliebigen der folgenden Staaten: Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Russische Föderation und Volksrepublik China;
- 1.1.2. in Bezug auf jedes Schiff, für das eine Deckung nach dieser Versicherung gewährt wird, sofern dieses Schiff zu Eigentum oder Gebrauch requiriert wird.

1.2. Krieg unter Beteiligung der fünf Mächte

Diese Versicherung schließt Folgendes aus:

- 1.2.1. Haftung für Schäden durch Verlust oder Ausgaben aufgrund ausbruch eines Krieges (mit oder ohne Kriegserklärung) zwischen beliebigen der folgenden Staaten: Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Russische Föderation und Volksrepublik China;
 - 1.2.2. Requirierung zu Eigentum oder Gebrauch.
-

ANLAGE B

I. Beispiele für Versicherungsnachweise (Blaue Karten) nach Richtlinie 3

Von einem Kriegsversicherer ausgestellte Blaue Karte

Nach Artikel 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See ausgestellte Versicherungsbescheinigung

Name des Schiffes:

IMO-Schiffsidentifizierungsnummer:

Heimathafen:

Name und Anschrift des Eigentümers:

Hiermit wird bescheinigt, dass für das obengenannte Schiff, solange es sich im Eigentum der vorgenannten Person befindet eine Versicherung besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See genügt, vorbehaltlich aller Ausnahmen und Beschränkungen, die nach dem Übereinkommen und den vom Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation im Oktober 2006 angenommenen Durchführungsrichtlinien bei einer obligatorischen Kriegsversicherung zulässig sind, und insbesondere unter Einschluss der folgenden Klauseln: [Soweit gewünscht, kann hier der Wortlaut des Übereinkommens und der Richtlinien nebst Anhängen eingefügt werden.]

Versicherungszeitraum: 20. Februar 2007

bis 20. Februar 2008

Der Versicherer kann diese Bescheinigung jederzeit unter Einhaltung einer Frist von 30 Tagen bei der vorgenannten Behörde schriftlich widerrufen, woraufhin seine Haftpflicht mit dem Ablauf dieser Frist — allerdings nur für danach eintretende Ereignisse — erlischt.

Datum:

Diese Bescheinigung wurde ausgestellt von

War Risks, Inc.

[Anschrift]

.....

als alleiniger Vertreter von War Risks, Inc.

Unterschrift des Versicherers

Von einem Nicht-Kriegsversicherer ausgestellte Blaue Karte

Nach Artikel 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See ausgestellte Versicherungsbescheinigung

Name des Schiffes:

IMO-Schiffsidentifizierungsnummer:

Heimathafen:

Name und Anschrift des Eigentümers:

Hiermit wird bescheinigt, dass für das obengenannte Schiff, solange es sich im Eigentum der vorgenannten Person befindet eine Versicherung besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See genügt, vorbehaltlich aller Ausnahmen und Beschränkungen, die nach dem Übereinkommen und den vom Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation im Oktober 2006 angenommenen Durchführungsrichtlinien bei einer Nicht-Kriegsversicherung zulässig sind, und insbesondere unter Einschluss der folgenden Klauseln: [Soweit gewünscht, kann hier der Wortlaut des Übereinkommens und der Richtlinien nebst Anhängen eingefügt werden.]

Versicherungszeitraum: 20. Februar 2007

bis 20. Februar 2008

Der Versicherer kann diese Bescheinigung jederzeit unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten bei der vorgenannten Behörde schriftlich widerrufen, woraufhin seine Haftpflicht mit dem Ablauf dieser Frist — allerdings nur für danach eintretende Ereignisse — erlischt.

Datum:

Diese Bescheinigung wurde ausgestellt von

PANDI P&I

[Anschrift]

.....

als alleiniger Vertreter von PANDI P&I

Unterschrift des Versicherers

II. Muster einer Versicherungsbescheinigung nach Richtlinie 3

BESCHEINIGUNG ÜBER EINE VERSICHERUNG ODER SONSTIGE FINANZIELLE SICHERHEIT FÜR DIE HAFTUNG BEI TOD UND KÖRPERVERLETZUNG VON REISENDEN

Ausgestellt nach Artikel 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	IMO-Schiffsidentifizierungsnummer	Heimathafen	Name und vollständige Anschrift der Hauptniederlassung des Beförderers, der die Beförderung tatsächlich durchführt

Hiermit wird bescheinigt, dass für das vorgenannte Schiff eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit besteht, die den Erfordernissen des Artikels 4bis des Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See genügt.

Art der Sicherheit

Laufzeit der Sicherheit

Name und Anschrift des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber)

Der hiermit bescheinigte Versicherungsschutz ist gemäß den vom Rechtsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation im Oktober 2006 angenommenen Durchführungsrichtlinien in eine Versicherung für Kriegsrisiken und eine Versicherung für sonstige Risiken aufgeteilt. Für beide Teile des Versicherungsschutzes gelten sämtliche Ausnahmen und Beschränkungen, die nach dem Übereinkommen und den Durchführungsrichtlinien zulässig sind. Die Versicherer haften nicht gesamtschuldnerisch. Die Versicherer sind

für Kriegsrisiken: War Risks, Inc., [Anschrift]

für sonstige Risiken: Pandi P&I, [Anschrift]

Diese Bescheinigung gilt bis

Ausgestellt oder bestätigt von der Regierung

(vollständige Bezeichnung des Staates)

ODER

Der folgende Wortlaut sollte benutzt werden, wenn ein Vertragsstaat von Artikel 4bis Absatz 3 Gebrauch macht:

Die vorliegende Bescheinigung wird aufgrund Ermächtigung durch die Regierung (vollständige Bezeichnung des Staates) von (Name der Einrichtung oder Organisation) ausgestellt

in am
(Ort) (Datum)

.....
(Unterschrift und Amtsbezeichnung des ausstellenden oder bestätigenden Bediensteten)

Erläuterungen:

1. Auf Wunsch kann die Bezeichnung des Staates einen Hinweis auf die zuständige Behörde des Landes enthalten, in dem die Bescheinigung ausgestellt wird.
 2. Ist der Gesamtbetrag der Sicherheit von mehreren Seiten zur Verfügung gestellt worden, so sollen alle Einzelbeträge angegeben werden.
 3. Wird die Sicherheit in verschiedener Form gestellt, so sollen diese Formen angegeben werden.
 4. Die Eintragung „Laufzeit der Sicherheit“ hat das Datum zu enthalten, an dem die Sicherheit wirksam wird.
 5. Die Eintragung „Anschrift“ des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) hat die Anschrift der Hauptniederlassung des (der) Versicherers (Versicherer) und/oder Sicherheitsgebers (Sicherheitsgeber) zu enthalten. Gegebenenfalls ist die Niederlassung anzugeben, bei der die Versicherung abgeschlossen oder die sonstige Sicherheit gewährt wurde.
-

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2009/15/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 gebilligten gemeinsamen Entwurfs ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die 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 ⁽⁴⁾ wurde mehrfach und erheblich geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung vorzunehmen.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 633), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 (ABl. C 184 E vom 22.7.2008, S. 11), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. September 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 26. Februar 2009 und legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20.

(2) Im Hinblick auf die Art der Vorschriften der Richtlinie 94/57/EG scheint es angemessen, sie mittels zweier unterschiedlicher Rechtsakte, Richtlinie und Verordnung, neu zu fassen.

(3) Der Rat hat in seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr das Ziel vorgegeben, alle nicht den Normen genügenden Schiffe aus den Gewässern der Gemeinschaft auszuweisen, und er hat die wirksame und einheitliche Durchführung internationaler Regeln sowie die Ausarbeitung gemeinsamer Normen für Klassifikationsgesellschaften im Rahmen eines Aktionsprogramms der Gemeinschaft als prioritär eingestuft.

(4) Die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung lassen sich durch die strikte Anwendung internationaler Übereinkommen, Kodizes und Entschlüsse wirksam verbessern, während zugleich zur Herstellung der Dienstleistungsfreiheit beigetragen wird.

(5) Es obliegt den Flaggen- und den Hafenstaaten, sicherzustellen, dass die Schiffe den einheitlichen internationalen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung entsprechen.

(6) Die Mitgliedstaaten sind für die Ausstellung der in den Übereinkommen wie dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (SOLAS 74), dem Internationalen Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 und dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (MARPOL) vorgesehenen internationalen Sicherheits- und Verschmutzungsverhütungszeugnisse sowie für die Durchführung dieser Übereinkommen zuständig.

(7) Im Einklang mit diesen Übereinkommen können die Mitgliedstaaten in unterschiedlichem Umfang anerkannte Organisationen ermächtigen, die Einhaltung der betreffenden Vorschriften zu zertifizieren, und die Ausstellung der einschlägigen Sicherheits- und Verschmutzungsverhütungszeugnisse delegieren.

- (8) Die von den Vertragsstaaten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) anerkannten bestehenden Organisationen, die für nationale Verwaltungen tätig sind, bieten in vielen Teilen der Welt keine Gewähr für eine angemessene Durchführung der Vorschriften oder für hinreichende Zuverlässigkeit, da sie nicht über verlässliche und angemessene Strukturen und Erfahrungen verfügen, die ihnen eine hoch qualifizierte Wahrnehmung ihrer Aufgaben ermöglichen würden.
- (9) Gemäß SOLAS 74 Kapitel II-1 Teil A-1 Regel 3-1 sind die Mitgliedstaaten dafür verantwortlich zu gewährleisten, dass Schiffe unter ihrer Flagge gemäß den strukturellen, mechanischen und elektrischen Anforderungen der von den Verwaltungen anerkannten Organisationen entworfen, gebaut und instand gehalten werden. Daher erstellen diese Organisationen Vorschriften für den Entwurf, den Bau, die Instandhaltung und die Überprüfung von Schiffen und wenden sie an; ferner sind sie dafür verantwortlich, im Auftrag der Flaggenstaaten Schiffe zu überprüfen und zu zertifizieren, dass diese Schiffe die Anforderungen der internationalen Übereinkommen für die Ausstellung der einschlägigen Zeugnisse erfüllen. Um ihre Aufgabe in zufriedenstellender Weise wahrnehmen zu können, müssen sie völlig unabhängig sein sowie über sehr spezielle Fachkenntnisse und ein strenges Qualitätsmanagement verfügen.
- (10) Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen spielen eine wichtige Rolle in der Gemeinschaftsgesetzgebung im Zusammenhang mit der Sicherheit im Seeverkehr.
- (11) Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen sollten ihre Dienste gemeinschaftsweit anbieten können und miteinander im Wettbewerb stehen und dabei für gleichmäßige Sicherheits- und Umweltschutzniveaus sorgen. Die notwendigen fachspezifischen Standards für ihre Arbeit sollten deshalb einheitlich festgelegt und in der gesamten Gemeinschaft angewendet werden.
- (12) Die Ausstellung des Funksicherheitszeugnisses für Frachtschiffe kann privaten Einrichtungen übertragen werden, die über genügend Erfahrung und qualifiziertes Personal verfügen.
- (13) Ein Mitgliedstaat darf die Zahl der von ihm ermächtigten anerkannten Organisationen entsprechend seinem Bedarf auf der Grundlage transparenter und objektiver Kriterien begrenzen, wobei die Kommission gemäß einem Ausschussverfahren eine Kontrolle ausübt.
- (14) Da diese Richtlinie die Dienstleistungsfreiheit innerhalb der Gemeinschaft gewährleisten soll, sollte sich die Gemeinschaft mit den Drittländern, in denen einige der anerkannten Organisationen niedergelassen sind, verständigen, um die Gleichbehandlung der in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen sicherzustellen.
- (15) Eine starke Beteiligung der nationalen Verwaltungen an den Schiffsbesichtigungen und der Ausstellung der entsprechenden Zeugnisse ist erforderlich, damit die Erfüllung der internationalen Sicherheitsvorschriften auch dann gewährleistet ist, wenn die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung staatlicher Aufgaben auf anerkannte Organisationen außerhalb ihrer Verwaltungen übertragen. Daher sollte zwischen den Verwaltungen und den von diesen ermächtigten anerkannten Organisationen ein enges Auftragsverhältnis festgelegt werden, was erfordern kann, dass die anerkannten Organisationen in dem Mitgliedstaat, für den sie Aufgaben wahrnehmen, eine örtliche Vertretung unterhalten.
- (16) Stellen eine anerkannte Organisation, ihre Besichtigter oder ihre technischen Mitarbeiter die einschlägigen Zeugnisse für die Verwaltung aus, sollten die Mitgliedstaaten in Betracht ziehen, ihnen zu ermöglichen, im Hinblick auf diese delegierten Tätigkeiten verhältnismäßige Rechtsgarantien und Rechtsschutz einschließlich der Ausübung angemessener Verteidigungsrechte in Anspruch zu nehmen, mit Ausnahme der Immunität, die ein Recht ist, das als untrennbares Hoheitsrecht nicht delegierbar ist und auf das sich daher nur die Mitgliedstaaten berufen können.
- (17) Unterschiede bezüglich der Regelungen über die finanzielle Haftung zwischen den für die Mitgliedstaaten tätigen anerkannten Organisationen würden die ordnungsgemäße Durchführung dieser Richtlinie behindern. Als Beitrag zur Lösung dieses Problems empfiehlt es sich, ein gewisses Maß an Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene in Bezug auf die Haftung für Unfälle auf See herbeizuführen, die von einer anerkannten Organisation verursacht wurden, wenn dies durch ein Gericht – auch im Rahmen eines schiedsrichterlichen Verfahrens – festgestellt wurde.
- (18) 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⁽¹⁾ erlassen werden.
- (19) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Richtlinie zu ändern, um spätere Änderungen der internationalen Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschlüsse, die damit zusammenhängen, zu übernehmen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, 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.
- (20) Die Mitgliedstaaten sollten allerdings nach wie vor die Möglichkeit haben, die von ihnen erteilte Ermächtigung einer anerkannten Organisation auszusetzen oder zu entziehen, wobei sie der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten ihre Entscheidungen mit einer angemessenen Begründung mitteilen müssen.

(¹) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (21) Die Mitgliedstaaten sollten die Tätigkeit der für sie arbeitenden anerkannten Organisationen regelmäßig bewerten und der Kommission sowie den übrigen Mitgliedstaaten genaue Angaben hierüber zuleiten.
- (22) Als Hafengebörden müssen die Mitgliedstaaten die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung in den Gewässern der Gemeinschaft dadurch verbessern, dass Schiffe, deren Zeugnisse von Organisationen stammen, die nicht den gemeinsamen Kriterien genügen, vorrangig kontrolliert werden und damit gewährleistet wird, dass Schiffe unter der Flagge eines Drittlandes nicht besser behandelt werden.
- (23) Bisher gibt es für den Schiffskörper, die Maschine, die elektrischen sowie die Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen keine einheitlichen internationalen Normen, denen alle Schiffe entweder im Baustadium oder während ihrer gesamten Betriebsdauer genügen müssen. Solche Normen können auf der Grundlage der Regeln anerkannter Organisationen oder entsprechender Normen, über die die einzelstaatlichen Behörden nach dem Verfahren der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft⁽¹⁾ zu befinden haben, festgelegt werden.
- (24) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich das Aufstellen von Vorschriften, die von den Mitgliedstaaten bei ihren Beziehungen mit Organisationen, die mit der Besichtigung, Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen in der Gemeinschaft betraut sind, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen 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 zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (25) Die Verpflichtung zur Umsetzung der vorliegenden Richtlinie in einzelstaatliches Recht sollte sich auf die Bestimmungen beschränken, die eine wesentliche Änderung gegenüber der Richtlinie 94/57/EG darstellen. Die unveränderten Bestimmungen sind aufgrund der genannten Richtlinie umzusetzen.
- (26) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang I Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht unberührt lassen.
- (27) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung⁽²⁾ 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.
- (28) Die Vorschriften, die von den Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen zu befolgen sind, sind in der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Neufassung)⁽³⁾ festgelegt —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Mit dieser Richtlinie werden Vorschriften aufgestellt, die von den Mitgliedstaaten bei ihren Beziehungen mit den Organisationen, die mit der Überprüfung, Besichtigung und Zertifizierung von Schiffen hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zur Verhütung der Meeresverschmutzung betraut sind, zu befolgen sind und zugleich dem Ziel der Dienstleistungsfreiheit dienen. Hierzu gehören die Ausarbeitung und Durchführung von Sicherheitsvorschriften für Schiffskörper, Maschinen, elektrische sowie Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen von Schiffen, auf die die internationalen Übereinkommen anwendbar sind.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiff“ ein Schiff, auf das die internationalen Übereinkommen anwendbar sind;
- b) „Schiff, das unter der Flagge eines Mitgliedstaats fährt“, ein Schiff, das gemäß den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats in diesem registriert ist und unter dessen Flagge fährt. Schiffe, die nicht unter diese Definition fallen, werden Schiffen gleichgestellt, die eine Drittlandsflagge führen;
- c) „Überprüfungen und Besichtigungen“ die aufgrund der internationalen Übereinkommen vorgeschriebenen Überprüfungen und Besichtigungen;
- d) „internationale Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (SOLAS 74) mit Ausnahme des Kapitels XI-2 der Anlage hierzu, das Internationale Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (MARPOL) mit seinen Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden, in allen Mitgliedstaaten rechtlich bindenden Kodizes, in der jeweils geltenden Fassung;

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

⁽²⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

⁽³⁾ Siehe Seite 11 dieses Amtsblatts.

- e) „Organisation“ eine Rechtsperson, ihre Tochtergesellschaften und jede sonstige ihrer Kontrolle unterstehende Einrichtung, die gemeinsam oder gesondert unter diese Richtlinie fallende Aufgaben erfüllen;
- f) „Kontrolle“ im Sinne von Buchstabe e Rechte, Verträge oder andere rechtliche oder tatsächliche Mittel, die einzeln oder zusammen die Möglichkeit gewähren, einen bestimmenden Einfluss auf eine Rechtsperson auszuüben oder diese Rechtsperson in die Lage versetzen, unter diese Richtlinie fallende Aufgaben zu erfüllen;
- g) „anerkannte Organisation“ eine gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Organisation;
- h) „Ermächtigung“ eine Handlung, durch die ein Mitgliedstaat eine anerkannte Organisation ermächtigt oder ihr eine Vollmacht erteilt;
- i) „staatlich vorgesehene Zeugnis“ ein gemäß den internationalen Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestellt Zeugnis;
- j) „Vorschriftenwerk“ die Vorschriften einer anerkannten Organisation für den Entwurf, den Bau, die Ausrüstung, die Instandhaltung und die Überprüfung von Schiffen;
- k) „Klassenzeugnis“ ein von einer anerkannten Organisation ausgestelltes Dokument, das die Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß dem von jener anerkannten Organisation festgelegten und veröffentlichten Vorschriftenwerk feststellt;
- l) „Funksicherheitszeugnis für Frachtschiffe“ das Zeugnis, welches durch das von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommene Protokoll von 1988 zur Änderung von SOLAS eingeführt worden ist.

Artikel 3

- (1) In Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten und in Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen der internationalen Übereinkommen gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass ihre zuständigen Verwaltungen deren angemessene Durchsetzung sicherstellen können, und zwar insbesondere bezüglich der Überprüfung und Besichtigung von Schiffen sowie der Ausstellung von staatlich vorgesehenen Zeugnissen und Ausnahmezeugnissen gemäß den internationalen Übereinkommen. Die Mitgliedstaaten handeln im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entschließung A.847(20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente.
- (2) Beschließt ein Mitgliedstaat für die Zwecke des Absatzes 1 bei Schiffen, die unter seiner Flagge fahren,
- i) Organisationen zu ermächtigen, Überprüfungen und Besichtigungen im Zusammenhang mit staatlich vorgesehenen

Zeugnissen, einschließlich der Überprüfungen und Besichtigungen zur Feststellung der Übereinstimmung mit den Vorschriften von Artikel 11 Absatz 2, ganz oder teilweise durchzuführen und gegebenenfalls die damit verbundenen Zeugnisse auszustellen oder zu erneuern oder

- ii) die unter Ziffer i genannten Überprüfungen und Besichtigungen ganz oder teilweise von Organisationen durchführen zu lassen,

so betraut er mit diesen Aufgaben nur anerkannte Organisationen.

Die Erstaussstellung eines Ausnahmezeugnisses bedarf in jedem Fall der Genehmigung durch die zuständige Verwaltung.

Bezüglich des Funksicherheitszeugnisses für Frachtschiffe können diese Aufgaben auch einer privaten Einrichtung übertragen werden, die von der zuständigen Verwaltung anerkannt wurde und die über ausreichend Erfahrung und qualifiziertes Personal verfügt, um bestimmte Sicherheitsbeurteilungen im Bereich der Funkkommunikation für die zuständige Verwaltung durchzuführen.

(3) Dieser Artikel betrifft nicht die Zertifizierung einzelner Schiffsausrüstungsteile.

Artikel 4

(1) Bei der Anwendung des Artikels 3 Absatz 2 dürfen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Absatzes 2 dieses Artikels sowie der Artikel 5 und 9 den anerkannten Organisationen die Ermächtigung zur Wahrnehmung dieser Aufgaben grundsätzlich nicht verweigern. Sie dürfen jedoch die Zahl der von ihnen ermächtigten Organisationen entsprechend ihrem Bedarf begrenzen, sofern dies anhand transparenter und objektiver Kriterien geschieht.

Auf Antrag eines Mitgliedstaats trifft die Kommission nach dem in Artikel 6 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren geeignete Maßnahmen, um die ordnungsgemäße Anwendung von Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes bei der Verweigerung von Ermächtigungen und von Artikel 8 in den Fällen, in denen die Ermächtigung ausgesetzt oder entzogen wird, sicherzustellen.

(2) Bevor ein Mitgliedstaat einwilligt, dass eine in einem Drittstaat niedergelassene anerkannte Organisation die Aufgaben nach Artikel 3 ganz oder teilweise wahrnimmt, kann er von dem betreffenden Drittstaat verlangen, dass dieser die in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behandelt.

Darüber hinaus kann die Gemeinschaft verlangen, dass der Drittstaat, in dem eine anerkannte Organisation niedergelassen ist, die in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behandelt.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten, die beschließen, gemäß Artikel 3 Absatz 2 zu verfahren, begründen ein „Auftragsverhältnis“ zwischen ihrer zuständigen Verwaltung und den für sie tätigen Organisationen.

(2) Das Auftragsverhältnis wird durch eine formalisierte schriftliche und nichtdiskriminierende Vereinbarung oder eine gleichwertige rechtliche Vereinbarung geregelt, in der die von den Organisationen wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen im Einzelnen aufgeführt sind und die zumindest Folgendes enthält:

a) die Bestimmungen des Anhangs II der IMO-Entschließung A.739(18) über Leitlinien für die Ermächtigung der für die Verwaltung tätigen Organisationen, wobei der Anhang, die Anlagen und die Beilage zum IMO MSC/Rundschreiben 710 und zum MEPC/Rundschreiben 307 über eine Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen zum Tätigwerden für die Verwaltung zu berücksichtigen sind;

b) die folgenden Bestimmungen über die finanzielle Haftung:

i) wird von einem Gericht oder im Rahmen eines schiedsrichterlichen Verfahrens rechtskräftig entschieden, dass die Verwaltung bei einem Unfall auf See für den Verlust oder die Beschädigung von Sachen oder für die Verletzung oder den Tod von Menschen haftet und den Geschädigten Entschädigung leisten muss, und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, dass dies durch eine vorsätzliche Handlung, eine vorsätzliche Unterlassung oder grobe Fahrlässigkeit der anerkannten Organisation, ihrer Einrichtungen, Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation eine finanzielle Entschädigung in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts den Verlust oder die Beschädigung von Sachen oder die Verletzung oder den Tod von Menschen verursacht hat;

ii) wird von einem Gericht oder im Rahmen eines schiedsrichterlichen Verfahrens rechtskräftig entschieden, dass die Verwaltung bei einem Unfall auf See für die Verletzung oder den Tod von Menschen haftet und den Geschädigten Entschädigung leisten muss, und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, dass dies durch eine fahrlässige oder leichtfertige Handlung oder eine fahrlässige oder leichtfertige Unterlassung der anerkannten Organisation, ihrer Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation eine finanzielle Entschädigung in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts die Verletzung oder den Tod von Menschen verursacht hat; die Mitgliedstaaten können den Betrag, der von der anerkannten Organisation im Höchstfall zu zahlen ist, begrenzen, wobei ein solcher Höchstbetrag jedoch bei mindestens 4 Millionen EUR liegen muss;

iii) wird von einem Gericht oder im Rahmen eines schiedsrichterlichen Verfahrens rechtskräftig entschieden, dass die Verwaltung bei einem Unfall auf See für den Verlust oder die Beschädigung von Sachen haftet und den Geschädigten Entschädigung leisten muss, und wird vor diesem Gericht nachgewiesen, dass dies durch eine fahrlässige oder leichtfertige Handlung oder eine fahrlässige oder leichtfertige Unterlassung der anerkannten Organisation, ihrer Angestellten, Vertreter oder anderer Personen, die im Auftrag der anerkannten Organisation tätig sind, verursacht wurde, so kann die Verwaltung von der anerkannten Organisation eine finanzielle Entschädigung in dem Umfang verlangen, in dem die anerkannte Organisation nach Feststellung des Gerichts den Verlust oder die Beschädigung von Sachen verursacht hat; die Mitgliedstaaten können den Betrag, der von der anerkannten Organisation im Höchstfall zu zahlen ist, begrenzen, wobei ein solcher Höchstbetrag jedoch bei mindestens 2 Millionen EUR liegen muss;

c) Bestimmungen über die regelmäßige Kontrolle der von den Organisationen für die Verwaltung wahrgenommenen Aufgaben seitens der Verwaltung oder einer von ihr benannten unparteiischen externen Stelle gemäß Artikel 9 Absatz 1;

d) die Möglichkeit stichprobenartiger und eingehender Schiffsüberprüfungen;

e) Bestimmungen für die obligatorische Weitergabe wesentlicher Angaben über die von einer Organisation klassifizierte Flotte sowie über Klassenwechsel, Aussetzung oder Entzug der Klasse.

(3) In der formalisierten oder der gleichwertigen rechtlichen Vereinbarung kann die Voraussetzung aufgestellt werden, dass die anerkannte Organisation im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, für den sie die Aufgaben gemäß Artikel 3 wahrnimmt, über eine örtliche Vertretung verfügt. Eine örtliche Vertretung, die nach den Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats rechtsfähig ist und der Rechtsprechung seiner Gerichte unterliegt, kann diese Voraussetzung erfüllen.

(4) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission genaue Angaben zu dem gemäß diesem Artikel definierten Auftragsverhältnis. Die Kommission unterrichtet daraufhin die übrigen Mitgliedstaaten darüber.

Artikel 6

(1) Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ errichteten 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.

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

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

(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 7

(1) Diese Richtlinie kann, sofern ihr Anwendungsbereich nicht erweitert wird, geändert werden, um

- a) spätere Änderungen der in Artikel 2 Buchstabe d, Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 2 genannten internationalen Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschlüsse, die damit zusammenhängen, nach ihrem Inkrafttreten in diese Richtlinie zu übernehmen,
- b) die in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b Ziffern ii und iii genannten Beträge zu ändern.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 6 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(2) Nach Verabschiedung neuer Übereinkünfte oder Protokolle zu den in Artikel 2 Buchstabe d genannten internationalen Übereinkommen beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Verfahren der Mitgliedstaaten sowie der einschlägigen IMO-Verfahren über die Einzelheiten der Ratifikation dieser neuen Übereinkünfte oder Protokolle und sorgt dafür, dass sie in den Mitgliedstaaten einheitlich und gleichzeitig angewendet werden.

Änderungen an den in Artikel 2 Buchstabe d und Artikel 5 genannten internationalen Instrumenten können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

Artikel 8

Ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, dass die Ermächtigung einer anerkannten Organisation zur Wahrnehmung der in Artikel 3 beschriebenen Aufgaben für ihn hinfällig geworden ist, so kann er diese Ermächtigung ungeachtet der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 aufgeführten Mindestkriterien aussetzen oder entziehen. In einem solchen Fall unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich von seiner Entscheidung und nennt hierfür triftige Gründe.

Artikel 9

(1) Jeder Mitgliedstaat vergewissert sich, dass die anerkannten Organisationen, die für ihn gemäß Artikel 3 Absatz 2 tätig werden, die in dem genannten Artikel erwähnten Aufgaben zur Zufriedenheit seiner zuständigen Verwaltung wirksam wahrnehmen.

(2) Um die in Absatz 1 genannte Aufgabe wahrzunehmen, kontrolliert jeder Mitgliedstaat mindestens alle zwei Jahre jede anerkannte Organisation, die für ihn tätig wird, und übermittelt

den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission spätestens am 31. März des auf das Jahr, in dem die Kontrollen ausgeführt wurden, folgenden Jahres einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Kontrollen.

Artikel 10

In Wahrnehmung ihrer Überprüfungsrechte und -pflichten als Hafenstaaten melden die Mitgliedstaaten der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten jeden von ihnen festgestellten Fall, in dem eine für einen Flaggenstaat tätige anerkannte Organisation gültige staatlich vorgesehene Zeugnisse für ein Schiff ausgestellt hat, das die einschlägigen Vorschriften der internationalen Übereinkommen nicht erfüllt, sowie alle bei einem Schiff, das ein gültiges Klassenzeugnis mit sich führt, festgestellten Mängel in Bereichen, für die dieses Zeugnis gilt; sie unterrichten hiervon den betreffenden Flaggenstaat. Für die Zwecke dieses Artikels sind nur solche Fälle zu melden, in denen ein Schiff eine ernsthafte Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt darstellt oder in denen die anerkannten Organisationen nachweislich besonders nachlässig gehandelt haben. Die betreffende anerkannte Organisation wird zum Zeitpunkt der anfänglichen Überprüfung über den Fall benachrichtigt, so dass sie unverzüglich geeignete Folgemaßnahmen ergreifen kann.

Artikel 11

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass ein Schiff unter seiner Flagge so konstruiert, gebaut, ausgerüstet und instand gehalten wird, dass es hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinen sowie der elektrischen und der Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen dem Vorschriftenwerk einer anerkannten Organisation genügt.

(2) Ein Mitgliedstaat darf Vorschriften, die seines Erachtens dem Vorschriftenwerk einer anerkannten Organisation gleichwertig sind, nur dann zugrunde legen, wenn er diese Vorschriften in Übereinstimmung mit der Richtlinie 98/34/EG umgehend der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mitteilt und sofern die anderen Mitgliedstaaten oder die Kommission keine Einwände gegen diese Vorschriften erheben und sie nicht nach dem in Artikel 6 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Regelungsverfahren als nicht gleichwertig eingestuft werden.

(3) Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Entwicklung des Vorschriftenwerks der anerkannten Organisationen mit den von ihnen ermächtigten anerkannten Organisationen zusammen. Sie halten mit den anerkannten Organisationen Rücksprache im Hinblick auf eine einheitliche Auslegung der internationalen Übereinkommen.

Artikel 12

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat alle zwei Jahre über den Stand der Durchführung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten.

Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis zum 17. Juni 2011 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Auch nehmen sie einen Hinweis auf, wonach Bezugnahmen in bestehenden Rechts- oder Verwaltungsvorschriften auf durch diese Richtlinie aufgehobene Richtlinien als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie zu verstehen sind. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 14

Die Richtlinie 94/57/EG, in der Fassung der in Anhang I Teil A aufgeführten Richtlinien, wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang I Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in

innerstaatliches Recht mit Wirkung vom 17. Juni 2009 aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.

Artikel 15

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

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

ANHANG I

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie mit ihren nachfolgenden Änderungen

(gemäß Artikel 14)

Richtlinie 94/57/EG des Rates	ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20
Richtlinie 97/58/EG der Kommission	ABl. L 274 vom 7.10.1997, S. 8
Richtlinie 2001/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates	ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 9
Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates	ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53

TEIL B

Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht

(gemäß Artikel 14)

Richtlinie	Frist für die Umsetzung
94/57/EG	31. Dezember 1995
97/58/EG	30. September 1998
2001/105/EG	22. Juli 2003
2002/84/EG	23. November 2003

ANHANG II

Entsprechungstabelle

Richtlinie 94/57/EG	Vorliegende Richtlinie	Verordnung (EG) Nr. 391/2009
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Buchstabe a	Artikel 2 Buchstabe a	Artikel 2 Buchstabe a
Artikel 2 Buchstabe b	Artikel 2 Buchstabe b	–
Artikel 2 Buchstabe c	Artikel 2 Buchstabe c	–
Artikel 2 Buchstabe d	Artikel 2 Buchstabe d	Artikel 2 Buchstabe b
Artikel 2 Buchstabe e	Artikel 2 Buchstabe e	Artikel 2 Buchstabe c
–	Artikel 2 Buchstabe f	Artikel 2 Buchstabe d
Artikel 2 Buchstabe f	Artikel 2 Buchstabe g	Artikel 2 Buchstabe e
Artikel 2 Buchstabe g	Artikel 2 Buchstabe h	Artikel 2 Buchstabe f
Artikel 2 Buchstabe h	Artikel 2 Buchstabe i	Artikel 2 Buchstabe g
Artikel 2 Buchstabe i	Artikel 2 Buchstabe k	Artikel 2 Buchstabe i
–	Artikel 2 Buchstabe j	Artikel 2 Buchstabe h
Artikel 2 Buchstabe j	Artikel 2 Buchstabe l	–
Artikel 2 Buchstabe k	–	Artikel 2 Buchstabe j
Artikel 3	Artikel 3	–
Artikel 4 Absatz 1 Satz 1	–	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Satz 2	–	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 1 Satz 3	–	–
Artikel 4 Absatz 1 Satz 4	–	Artikel 4 Absatz 1
–	–	Artikel 3 Absatz 3
–	–	Artikel 4 Absätze 2, 3, 4
–	–	Artikel 5
–	–	Artikel 6
–	–	Artikel 7
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1	–
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 2	–
Artikel 6 Absätze 1, 2, 3, 4	Artikel 5 Absätze 1, 2, 3, 4	–
Artikel 6 Absatz 5	–	–
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a	–
Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	–	Artikel 13 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b	–
–	Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 13 Absatz 1 (Unterabsatz 2)
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2	–
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2	–	Artikel 13 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1	–	–
Artikel 9 Absatz 2	–	–
Artikel 10 Absatz 1 Einleitung	Artikel 8	–
Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a, b, c, Absätze 2, 3, 4	–	–
Artikel 11 Absätze 1, 2	Artikel 9 Absätze 1, 2	–

Richtlinie 94/57/EG	Vorliegende Richtlinie	Verordnung (EG) Nr. 391/2009
Artikel 11 Absätze 3, 4	–	Artikel 8 Absätze 1, 2
Artikel 12	Artikel 10	–
Artikel 13	–	–
Artikel 14	Artikel 11 Absätze 1, 2	–
–	Artikel 11 Absatz 3	–
–	Artikel 12	–
–	–	Artikel 9
Artikel 15 Absatz 1	–	–
–	–	Artikel 10 Absätze 1, 2
Artikel 15 Absatz 2	–	Artikel 10 Absatz 3
Artikel 15 Absatz 3	–	Artikel 10 Absatz 4
Artikel 15 Absatz 4	–	Artikel 10 Absatz 5
Artikel 15 Absatz 5	–	Artikel 10 Absatz 6 Unterabsätze 1, 2, 3, 5
–	–	Artikel 10 Absatz 6 Unterabsatz 4
Artikel 16	Artikel 13	–
Artikel 17	Artikel 16	–
–	Artikel 14	–
–	Artikel 15	–
–	–	Artikel 11
–	–	Artikel 14
–	–	Artikel 15
–	–	Artikel 16
–	–	Artikel 17
–	–	Artikel 18
–	–	Artikel 19
Anhang	–	Anhang I
–	Anhang I	–
–	Anhang II	Anhang II

RICHTLINIE 2009/16/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

über die Hafenstaatkontrolle

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾ aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 genehmigten Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat ⁽⁴⁾ 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.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 584), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 (ABl. C 198 E vom 5.8.2008, S. 1), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. September 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 26. Februar 2009 und Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

(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 Mitgliedstaaten sollten in diesem Zusammenhang, gemäß dem Beschluss 2007/4318/EG des Rates vom 7. Juni 2007 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren ⁽⁵⁾, Schritte zur möglichst schnellen Ratifizierung, vorzugsweise vor dem 31. Dezember 2010, des genannten Übereinkommens in den Bereichen der Gemeinschaftszuständigkeit setzen.

(6) 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.

(7) 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.

(8) 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.

⁽⁵⁾ ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 63.

- (9) Die Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Vereinbarung über die Hafestaatkontrolle (Pariser Vereinbarung) sollten genutzt werden.
- (10) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ geschaffene Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die notwendige Unterstützung für die möglichst einheitliche und effiziente Umsetzung des Systems der Hafestaatkontrolle 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 Hafestaatkontrolle tätigen Besichtigter durch die Mitgliedstaaten beitragen.
- (11) Ein effizientes Hafestaatkontrollsystem sollte darauf abzielen, dass alle einen Hafen oder Ankerplatz in der Gemeinschaft anlaufenden Schiffe regelmäßig überprüft werden. Die Überprüfung sollte sich auf unternormige Schiffe konzentrieren, während Qualitätsschiffe, d. h. Schiffe mit zufrieden stellenden 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. Insbesondere deshalb sollten die Mitgliedstaaten der Überprüfung von Schiffen mit hohem Risikoprofil Vorrang einräumen.
- (12) Diese neuen Überprüfungsvorschriften sollten in das Hafestaatkontrollsystem der Gemeinschaft aufgenommen werden, sobald seine verschiedenen Aspekte definiert sind; dies sollte auf der Grundlage einer Aufteilung erfolgen, bei der jeder Mitgliedstaat einen angemessenen Beitrag zum Erreichen des Gemeinschaftsziels eines umfassenden Überprüfungssystems leistet und der Umfang der Überprüfungen in billiger Weise unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt wird. Diese Überprüfungslastenverteilung sollte unter Berücksichtigung der durch das Hafestaatkontrollsystem gewonnenen Erfahrung überarbeitet werden, um ihre Effizienz zu steigern. 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.
- (13) Mit dem in dieser Richtlinie festgelegten Überprüfungssystem 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.
- (14) Die Kommission sollte die Überprüfungsdatenbank in enger Abstimmung mit der Pariser Vereinbarung verwalten und aktualisieren. In die Überprüfungsdatenbank sollten Überprüfungsdaten der Mitgliedstaaten und aller Unterzeichnerstaaten 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.
- (15) 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.
- (16) Die Regeln und Verfahren für Hafestaat-Kontrollüberprüfungen einschließlich der Kriterien für das Festhalten von Schiffen sollten vereinheitlicht werden, um in allen Häfen und Ankerplätzen 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.
- (17) Die wiederkehrenden und zusätzlichen Überprüfungen sollten eine Prüfung zuvor festgelegter, je nach Schiffstyp, Art der Überprüfung und Erkenntnissen früherer Hafestaat-Kontrollüberprüfungen unterschiedlicher Bereiche jedes Schiffs umfassen. Die Überprüfungsdatenbank sollte die Elemente zur Bestimmung der bei jeder Überprüfung zu kontrollierenden Risikobereiche anzeigen.
- (18) 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.
- (19) Gemäß dem in dieser Richtlinie festgelegten Überprüfungssystem 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.
- (20) Um die für Hafestaatkontrollen zuständigen Behörden oder Stellen mit Informationen über in Häfen oder Ankerplätzen befindliche Schiffe zu versorgen, sollten die Hafenbehörden oder -stellen oder die zu diesem Zweck benannten Behörden oder Stellen Mitteilungen über die Ankunft von Schiffen möglichst unmittelbar nach Erhalt weiterleiten.

⁽¹⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

- (21) 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 und Ankerplätze von Mitgliedstaaten anzulaufen. Die Zugangsverweigerung sollte verhältnismäßig sein und könnte zu einer dauerhaften Zugangsverweigerung führen, wenn der Betreiber des Schiffes trotz mehrerer Zugangsverweigerungen und Festhaltemaßnahmen in Häfen und Ankerplätzen in der Gemeinschaft weiterhin keine Abhilfemaßnahmen ergreift. Eine dritte Zugangsverweigerung kann 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. Andernfalls sollte dem Schiff dauerhaft der Zugang zu Häfen und Ankerplätzen der Mitgliedstaaten verweigert werden. In jedem Fall sollte jegliches spätere Festhalten des betroffenen Schiffes zu einer dauerhaften Zugangsverweigerung zu Häfen und Ankerplätzen der Mitgliedstaaten führen. Im Interesse der Transparenz sollte die Liste der Schiffe, denen der Zugang zu Häfen und Ankerplätzen in der Gemeinschaft verweigert wurde, veröffentlicht werden.
- (22) 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⁽¹⁾, 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.
- (23) 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.
- (24) 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. Die Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Widersprüche gemäß der nationalen Gesetzgebung innerhalb einer angemessenen Frist bearbeitet werden.
- (25) 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.
- (26) Lotsen und Hafenbehörden oder -stellen sollte es ermöglicht werden, nützliche Informationen über an Bord von Schiffen festgestellte offensichtliche Auffälligkeiten zu liefern.
- (27) Beschwerden über die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Personen, die ein berechtigtes Interesse haben, sollten untersucht werden. Jeder Beschwerdeführer sollte über die Maßnahmen der Weiterverfolgung seiner Beschwerde unterrichtet werden.
- (28) 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.
- (29) Da die Überprüfungsdatenbank ein wesentlicher Bestandteil der Hafenstaatkontrolle ist, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass sie entsprechend den Gemeinschaftsanforderungen aktualisiert wird.
- (30) 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, unter Berücksichtigung der Größe der von den Unternehmen betriebenen Flotte, 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.
- (31) 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.

(¹) ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

- (32) 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 ⁽¹⁾.
- (33) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Richtlinie zu ändern, um relevante spätere Änderungen von Übereinkommen, internationalen Codes und Entschliefungen umzusetzen und Durchführungsvorschriften für die Artikel 8 und 10 zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen 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.
- (34) Da das Ziel 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 kann 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.
- (35) 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.
- (36) 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.
- (37) Das Hafensaatkontrollsystem gemäß dieser Richtlinie sollte in allen Mitgliedstaaten zum gleichen Zeitpunkt umgesetzt werden. Die Kommission sollte in diesem Zusammenhang dafür sorgen, dass angemessene Vorbereitungsmaßnahmen getroffen werden, einschließlich der Erprobung der Überprüfungsdatenbank und die Ausbildung der Besichtigter.
- (38) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung ⁽²⁾ 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.
- (39) 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.
- (40) Damit die Tatsache berücksichtigt wird, dass die französischen überseeischen Departments in einem anderen geografischen Raum liegen, zu einem großen Teil Vertragsparteien anderer regionaler Hafensaatkontrollvereinbarungen 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 Hafensaatkontrolle auszunehmen —

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 und 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 Hafensaat 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 Hafensaatkontrolle 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.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽²⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

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 Befähigungszugnissen 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 Unterzeichnerstaaten 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. „Schiff an einem Ankerplatz“ 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. „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;
11. „Erstüberprüfung“ einen Besuch an Bord des Schiffes durch einen Besichtiger zur Überprüfung der Beachtung der einschlägigen Übereinkommen und Vorschriften, wobei mindestens die in Artikel 13 Absatz 1 vorgeschriebenen Kontrollen durchzuführen sind;
12. „gründlichere Überprüfung“ eine Überprüfung, bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den in Artikel 13 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;
13. „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 13 Absatz 3 vorliegen;
14. „Beschwerde“ eine(n) von einer Person oder Organisation, 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;
15. „Festhalten“ das förmliche Verbot, mit dem einem Schiff wegen festgestellter Mängel, die es einzeln oder zusammen seeuntüchtig machen, untersagt wird, auszulaufen;

16. „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 allen Häfen und Ankerplätzen in der Gemeinschaft verweigert wird;
17. „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;
18. „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;
19. „anerkannte Organisation“ eine Klassifizierungsgesellschaft oder eine andere private Organisation, die für die Verwaltung eines Flaggenstaats gesetzlich vorgeschriebene Aufgaben durchführt;
20. „vorgeschriebenes Zeugnis“ ein gemäß den Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestelltes Zeugnis;
21. „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.
22. „Überprüfungsdatenbank“ das Informationssystem, das zur Durchführung des Hafenstaatkontrollsystems in der Gemeinschaft beiträgt und das die Daten im Zusammenhang mit den Überprüfungen betrifft, die in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführt wurden.

Artikel 3

Geltungsbereich

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

Frankreich kann beschließen, dass Häfen und Ankerplätze 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.

Die Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben, 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, denen die erforderliche Zahl von Mitarbeitern, insbesondere von qualifizierten Besichtigern, z. B. durch Einstellungen zugewiesen wird, 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

Überprüfungssystem und jährliche Überprüfungspflicht

- (1) Die Mitgliedstaaten führen Überprüfungen gemäß dem in Artikel 12 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 12 Buchstabe a, die seine Häfen und Ankerplätze anlaufen, und
 - b) er führt jährlich so viele Überprüfungen von Schiffen der Prioritätsstufen I und II gemäß Artikel 12 Buchstaben a und b durch, dass deren Gesamtzahl mindestens seinem Anteil an den insgesamt jährlich in der Gemeinschaft und in 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

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 und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I mit hohem Risikoprofil,
- b) 10 % der Gesamtzahl der seine Häfen und Ankerplätze 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 der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Gemeinschaft anlaufen, Vorrang ein.

Ungeachtet der unter den Buchstaben a und b genannten Prozentsätze räumen die Mitgliedstaaten, was Schiffe der Prioritätsstufe I betrifft, die einen Ankerplatz anlaufen, der Überprüfung von Schiffen mit hohem Risikoprofil, die gemäß den Daten in der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Gemeinschaft anlaufen, Vorrang ein.

Artikel 7

Kriterien für eine ausgewogene Überprüfungslastenverteilung in der Gemeinschaft

- (1) 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 und Ankerplätze dieses Mitgliedstaats anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I nicht von ihm überprüft werden.
- (2) 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 und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe II überprüft.

- (3) Die Kommission prüft in ihrer in Artikel 35 genannten Untersuchung besonders die Auswirkungen dieses Artikels auf die Überprüfungspflicht, unter Berücksichtigung des Fachwissens und der Erfahrung, die in der Gemeinschaft und mit der Pariser Vereinbarung gewonnen wurden. Die Überprüfung berücksichtigt das Ziel, alle Schiffe, die Häfen und Ankerplätze in der Gemeinschaft anlaufen, zu untersuchen. Die Kommission schlägt gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen zur Förderung der Effizienz des in der Gemeinschaft angewandten Untersuchungssystems vor, und, falls erforderlich, eine weitere Untersuchung der Auswirkungen dieses Artikels zu einem späteren Zeitpunkt.

Artikel 8

Aufschub der Überprüfungen und außergewöhnliche Umstände

- (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 anlauft 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 die Mitgliedstaaten, die die Überprüfung aufgeschoben haben, nicht als eine ausgebliebene Überprüfung gewertet.

Dennoch wird ein Schiff der Prioritätsstufe I, bei dem die Überprüfung nicht durchgeführt wurde, nicht von einer Untersuchung im nächsten Anlaufhafen in der Gemeinschaft gemäß dieser Richtlinie befreit.

(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 an einem Ankerplatz liegendes Schiff nicht überprüft, so wird dies nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, wenn

- a) das Schiff innerhalb von 15 Tagen in einem anderen Hafen oder Ankerplatz 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 31 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 9

Anmeldung von Schiffen

(1) Der Betreiber, Agent oder Kapitän eines gemäß Artikel 14 für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommenden und zu einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats fahrenden Schiffs 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⁽¹⁾ übermittelt die Hafenbehörde oder -stelle oder die für diesen Zweck benannte Behörde oder Stelle diese Information an die zuständige Behörde.

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

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

Artikel 10

Risikoprofil eines Schiffs

(1) Für alle Schiffe, die einen Hafen oder einen Ankerplatz in einem Mitgliedstaat anlaufen, wird in der Überprüfungsdatenbank 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.

⁽¹⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

(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 31 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle und unter Zugrundelegung des im Rahmen der Pariser Vereinbarung gewonnenen Fachwissens erlassen.

Artikel 11

Häufigkeit der Überprüfungen

Schiffe, die Häfen oder Ankerplätze 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 zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen wächst mit abnehmendem Risiko. Für Schiffe mit hohem Risiko beträgt dieser Abstand höchstens sechs Monate.
- 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 2A aufgeführte Prioritätsfaktoren gelten, überprüft werden.

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

Artikel 12

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 2A und 2B 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 3A 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 3B auswählen.

Artikel 13

Erstüberprüfung und gründlichere Überprüfung

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Schiffe, die gemäß Artikel 12 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 Vertragsstaat 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, verschafft.
2. Wurden nach einer in Nummer 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 Nummer 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 von Nummer 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.

Anhang V enthält Beispiele für „triftige Gründe“.

Artikel 14

Erweiterte Überprüfungen

(1) Die folgenden Kategorien von Schiffen kommen für eine erweiterte Überprüfung gemäß Anhang I Teil II Abschnitte 3A und 3B 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 16 angeordneten Zugangsverweigerung einer erneuten Überprüfung unterzogen werden.

(2) Der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes sorgt dafür, 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) 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.

(4) Der Umfang einer erweiterten Überprüfung einschließlich der zu erfassenden Risikobereiche ist in Anhang VII dargelegt. Die Kommission erlässt nach dem Verfahren des Artikels 31 Absatz 2 Durchführungsvorschriften zu Anhang VII.

Artikel 15

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 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ genannten Schiffe an, die ihre Häfen und Ankerplätze anlaufen, wenn sie nicht unter der Flagge des Hafenstaats, in dem die Überprüfung durchgeführt wird, fahren.

(3) Die Bestimmungen des Artikels 14 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 10, 11 und 12 der vorliegenden Richtlinie sowie für die Berechnung der Erfüllung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats berücksichtigt, soweit alle in Anhang VII der vorliegenden Richtlinie 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 31 Absatz 2 genannten Verfahren Vorschriften für die harmonisierte Durchführung der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels erlassen.

Artikel 16

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 oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten oder mit einem Betriebsverbot gemäß der Richtlinie 1999/35/EG des Rates belegt 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 oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten oder mit einem Betriebsverbot gemäß der Richtlinie 1999/35/EG des Rates belegt wurde,

mit Ausnahme der Fälle des Artikels 21 Absatz 6 der Zugang zu ihren Häfen und Ankerplätzen verweigert wird.

⁽¹⁾ ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff den Hafen oder Ankerplatz 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 Nummern 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 oder Ankerplatz innerhalb der Gemeinschaft führt zu einer Zugangsverweigerung in allen Häfen und Ankerplätzen innerhalb der Gemeinschaft. Diese dritte Zugangsverweigerung kann nach Ablauf von 24 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 Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Neufassung) ⁽¹⁾ anerkannt sind,
- das Schiff von einem Unternehmen mit hoher Leistung gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 1 betrieben wird und
- die in Anhang VIII Nummern 3 bis 9 genannten Bedingungen erfüllt sind.

Erfüllt ein Schiff nach Ablauf von 24 Monaten nach Verhängung des Betriebsverbots nicht die in diesem Absatz genannten Kriterien, so wird ihm dauerhaft der Zugang zu Häfen und Ankerplätzen in der Gemeinschaft verweigert.

(4) Jegliches weitere Festhalten in einem Hafen oder Ankerplatz in der Gemeinschaft führt nach der dritten Zugangsverweigerung dazu, dass dem Schiff dauerhaft der Zugang zu Häfen und Ankerplätzen der Mitgliedstaaten verweigert wird.

(5) Für die Zwecke dieses Artikels halten die Mitgliedstaaten die in Anhang VIII aufgeführten Verfahren ein.

Artikel 17

Überprüfungsbericht an den Kapitän

Im Anschluss an eine Überprüfung, eine gründlichere Überprüfung oder eine erweiterte Überprüfung verfasst der Besichtigter

⁽¹⁾ Siehe Seite 11 dieses Amtsblatts.

einen Überprüfungsbericht nach Anhang IX. Der Kapitän des Schiffes erhält eine Abschrift des Überprüfungsberichts.

Artikel 18

Beschwerden

Alle Beschwerden werden von der zuständigen Behörde einer raschen Erstbeurteilung unterzogen. Diese Beurteilung erlaubt es festzustellen, ob eine Beschwerde begründet ist.

Ist dies der Fall, bearbeitet die zuständige Behörde die Beschwerde in angemessener Weise, insbesondere dadurch, dass sie jedem, der durch diese unmittelbar betroffen ist, die Möglichkeit einräumt, seine Argumente vorzubringen.

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, gegebenenfalls mit Kopie an die Internationale Arbeitsorganisation (ILO), über nicht offenkundig unbegründete Beschwerden und eingeleitete Folgemaßnahmen.

Artikel 19

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 21.

(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 Beifügung 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.

(10) Wurde das Festhalten angeordnet, werden die Hafenbehörden oder -stellen so schnell wie möglich davon unterrichtet.

Artikel 20

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 und die entsprechenden praktischen Einzelheiten.

(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 26 veröffentlichten Informationen binnen 24 Stunden nach der Entscheidung berichtigt werden.

Artikel 21

Folgemeasures nach Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen

(1) Können Mängel im Sinne von Artikel 19 Absatz 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden, so kann die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats dem Schiff unverzüglich 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-Entscheidung A.744(18) entweder in Bezug auf die Schiffsunterlagen oder in Bezug auf Strukturmängel 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 19 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 allen Häfen oder Ankerplätzen in der Gemeinschaft den in Absatz 1 genannten Schiffen verweigert wird, die

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

Diese Zugangsverweigerung gilt so lange, 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 Reparaturwerft 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 oder Ankerplatz in Fällen höherer Gewalt, aus vorrangigen Sicherheitserwägungen, 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 getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.

Artikel 22

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 ⁽¹⁾ 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, das in der Gemeinschaft Anwendung findet, 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.

⁽¹⁾ ABl. L 196 vom 7.8.1996, S. 8.

Artikel 23

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),

— 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 31 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 24

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 treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Informationen über den genauen Zeitpunkt der Ankunft und den genauen Zeitpunkt des Auslaufens von ihre Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffen, ebenso wie ein Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens, in angemessener Zeit über die in Artikel 3 Buchstabe s der Richtlinie 2002/59/EG genannte Datenbank der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr SafeSeaNet an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden. Haben die Mitgliedstaaten diese Informationen durch SafeSeaNet an die Datenbank übermittelt, sind sie von der Bereitstellung der Daten gemäß Anhang XIV Nummern 1.2 und 2 Buchstaben a und b der vorliegenden Richtlinie befreit.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen an die Datenbank übermittelt werden, sobald der Überprüfungsbericht 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.

(4) 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 Drittunterzeichner der Pariser Vereinbarung erhalten Zugang zu allen Daten, die sie in die Überprüfungsdatenbank eingegeben haben, sowie zu Daten über Schiffe, die ihre Flagge führen.

Artikel 25

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 9 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⁽¹⁾, der Richtlinie 2002/59/EG 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 23.

Artikel 26

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 27

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 31 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren Vorschriften für die Durchführung dieses Artikels und legt dabei insbesondere die Modalitäten der Veröffentlichung fest.

Artikel 28

Kostenerstattung

(1) Werden bei einer Überprüfung nach den Artikeln 13 und 14 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 16 und Artikel 21 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 29

Angaben zur Überwachung der Umsetzung

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

Artikel 30

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 31

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾ 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.

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 32

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 Entschlüsse einschlägiger internationaler Organisationen sowie die Weiterentwicklung der Pariser Vereinbarung zu berücksichtigen;

⁽¹⁾ ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

⁽²⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

- b) ändert die Begriffsbestimmungen, in denen auf Übereinkommen, internationale Codes und Entschliefungen 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 31 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 33

Durchführungsbestimmungen

Wenn die Kommission die in Artikel 8 Absatz 4, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 4, Artikel 23 Absatz 5 und Artikel 27 genannten Durchführungsbestimmungen gemäß den in Artikel 31 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 in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region gewonnen wurden.

Artikel 34

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 35

Überprüfung

Die Kommission überprüft die Durchführung dieser Richtlinie spätestens bis 30. Juni 2012. 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 Besichtigter und die Anzahl der durchgeführten Überprüfungen und die Erfüllung der jährlichen Überprüfungspflicht der einzelnen Mitgliedstaaten sowie die Durchführung der Artikel 6, 7 und 8 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 36

Umsetzung und Notifizierung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 31. Dezember 2010 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 1. Januar 2011 an.

- (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, insbesondere hinsichtlich einer einheitlichen Anwendung des Überprüfungssystems in der Gemeinschaft.

Artikel 37

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 1. Januar 2011 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang XVI der vorliegenden Richtlinie zu lesen.

Artikel 38

Inkrafttreten

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

Artikel 39

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

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 Chemierprodukte sowie Massengutschiffe gelten als stärker risikobehaftet.

b) Alter des Schiffs

Mehr als 12 Jahre alte Schiffe gelten als stärker risikobehaftet.

c) Leistung des Flaggenstaats

i) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit hoher Festhaltequote in der Gemeinschaft 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 Gemeinschaft 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 10 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 Gemeinschaft 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 Gemeinschaft 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 Verordnung (EG) Nr. 391/2009 vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und besichtigungsorganisationen 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 Gemeinschaft 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 Gemeinschaft 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 sechs 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 oder Ankerplatz der Gemeinschaft 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 oder Ankerplatz der Gemeinschaft 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 oder Ankerplatz der Gemeinschaft 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 Gemeinschaft 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 die anwendbare Version der IMO-Empfehlung für die Navigation durch den Eingang zur Ostsee nicht eingehalten haben;
- Schiffe, die Zeugnisse mit sich führen, die von einer ehemals anerkannten Organisation ausgestellt wurden, der seit der letzten Überprüfung in der Gemeinschaft 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 23 die sichere Fahrt dieser Schiffe gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können;
- Schiffe, die die einschlägigen Meldevorschriften gemäß Artikel 9 der vorliegenden 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. Beschließt die zuständige Behörde, ein Schiff der Prioritätsstufe II zu überprüfen, gilt Folgendes:
- a) Eine erweiterte Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:
- 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 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 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
- wird 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;
 - wird jedes andere Schiff, das kein Fahrgastschiff, Tankschiff für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiff und älter als 12 Jahre ist, einer gründlicheren Überprüfung unterzogen.
-

ANHANG II

ERMITTLUNG DES RISIKOPROFILS EINES SCHIFFES

(gemäß Artikel 10 Absatz 2)

Allgemeine Parameter			Profil				
			Schiff mit hohem Risiko (SHR)		Schiff mit Standardrisiko (SSR)	Schiff mit niedrigem Risiko (SNR)	
Allgemeine Parameter			Kriterien	Gewichtung (Punkte)	Kriterien	Kriterien	
1	Schiffstyp		Chemikalentankschiff Gastankschiff Öltankschiff Massengutschiff Fahrgastschiff	2	weder hohes noch niedriges Risiko	Alle Typen	
2	Alter des Schiffes		Alle Typen > 12 Jahre	1		Jedes Alter	
3a	Flagge	Schwarze/grau/ weiße Liste	Schwarz — SHR, HR, M bis HR	2		Weiß	
			Schwarz — MR	1			
3b	IMO-Audit		—	—		Ja	
4a	Anerkante 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 Festhaltmaßnahmen in den vorangegangenen 36 Monaten	Festhaltmaßnahmen	≥ 2 Festhaltmaßnahmen	1	Keine Festhaltmaßnahmen		

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 9 Absatz 1)

Nach Artikel 9 Absatz 1 mitzuteilende Angaben

Der Hafenebehörde oder -stelle oder der zu diesem Zweck benannten Behörde oder Stelle wird mindestens drei Tage vor der erwarteten Ankunft im Hafen oder am Ankerplatz 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 oder am Bestimmungsankerplatz (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 13 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. Schiffslogbuch 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-Bohreinheiten.
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. Bescheinigung gemäß der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen⁽¹⁾.
42. Bescheinigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See⁽²⁾.
43. Internationales Zeugnis über die Verhütung von Luftverschmutzungen.
44. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwässer.

⁽¹⁾ Siehe Seite 128 dieses Amtsblatts.

⁽²⁾ Siehe Seite 24 dieses Amtsblatts.

ANHANG V

BEISPIELE FÜR „TRIFTIGE GRÜNDE“**(gemäß Artikel 13 Absatz 3)**

A. Beispiele für triftige Gründe für eine gründlichere Überprüfung

1. Das Schiff gehört zu den in Anhang I Teil II Abschnitte 2A und 2B 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 18 der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten⁽¹⁾ 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, Sinksicherheit 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 ist 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⁾ ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

- 1.7 Informationen vonseiten 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-Codes über die Geltungsdauer des ersten Vorläufigen Zeugnisses hinaus zu vermeiden. In Teil A des ISPS-Codes sind die Umstände genannt, unter denen ein Vorläufiges Zeugnis ausgestellt werden darf.
2. Sind wie vorstehend erläutert triftige Gründe festgestellt, so unterrichtet der Besichtiger unverzüglich die für die Gefahrenabwehr zuständige Behörde (sofern der Besichtiger nicht auch ein ordnungsgemäß ermächtigter Gefahrenabwehrbeauftragter ist). Die für die Gefahrenabwehr zuständige Behörde entscheidet dann, welche weiteren Kontrollmaßnahmen unter Berücksichtigung der Gefahrenstufe gemäß Kapitel XI Regel 9 von 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 15 Absatz 1)**

Anlage 1 „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 Hafenstaatkontrolleure 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 Hafenstaatkontrolleure 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 Hafenstaatkontrolleure zu Aspekten der Gefahrenabwehr),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Leitlinien für Hafenstaatkontrolleure 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 Hafenstaatkontrolleur bezüglich des ISM-Codes),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Leitlinien für Hafenstaatkontrolleure 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 Hafenstaatkontrolleure 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 Hafenstaatkontrolleure),
- 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 14)**

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 14 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 UND ANKERPLÄTZEN INNERHALB DER GEMEINSCHAFT**(gemäß Artikel 16)**

1. Wenn die in Artikel 16 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 Flaggenstaats, 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 16 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, Strukturängel 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 26 und Anhang XIII veröffentlicht.

ANHANG IX

ÜBERPRÜFUNGSBERICHT**(gemäß Artikel 17)**

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 Flaggenstaats 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 19 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 19 Absatz 4).

Liegt der Grund für das Festhalten in einem unbeabsichtigt eingetretenen Schaden des Schiffs 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 Flaggenstaats 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 Besichtigter 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 Besichtigter 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 Besichtigter 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 Besichtigter 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 Zustands,

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 Besichtigter 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 Hilfsrudderanlage.
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 berechtigter 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 Anlage 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-Kapitels 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 Unterkunfts- 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 LL-66-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 reichen 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 öltartige 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 2008/106/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 Vorkahrungen 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 darauf folgenden 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 BESICHTIGER**(gemäß Artikel 22 Absätze 1 und 5)**

1. Die Besichtiger 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 die Befähigung zur Durchsetzung internationaler und gemeinschaftlicher Vorschriften sind durch dokumentierte Schulungsprogramme nachzuweisen.
2. Die Besichtiger müssen mindestens entweder
 - a) angemessene Qualifikationen eines Marine- oder nautischen Instituts sowie einschlägige Erfahrung auf See als zertifizierter Schiffs-offizier und Inhaber oder ehemaliger Inhaber eines gültigen Befähigungszeugnisses nach STCW 78/95 Abschnitt II/2 oder Abschnitt 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 eine mindestens fünfjährige Berufserfahrung in diesem Bereich besitzen oder
 - c) über einen einschlägigen Hochschulabschluss oder eine gleichwertige Ausbildung und eine angemessene Ausbildung und Qualifikation als Schiffssicherheits-Besichtiger verfügen.
3. Der Besichtiger
 - muss mindestens ein Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtiger, 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-Besichtiger teilgenommen hat.
4. Besichtiger 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-Besichtiger oder als stellvertretender Besichtiger der Hafenstaatkontrolle umfasst. Zu dieser Erfahrung muss ein Zeitraum von mindestens zwei Jahren auf See als nautischer oder technischer Offizier gehören.
5. Die Besichtiger müssen die Fähigkeit besitzen, sich mit Seeleuten mündlich und schriftlich in der auf See am meisten gesprochenen Sprache zu verständigen.
6. Besichtiger, 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 15 Absätze 1 und 2 von Hafenstaat-Besichtigern durchgeführt, so müssen diese Besichtiger 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 24 Absatz 1)**

1. Die Überprüfungsdatenbank umfasst mindestens die folgenden Funktionen:
 - Aufnahme von Überprüfungsdaten der Mitgliedstaaten und aller Unterzeichnerstaaten 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 16 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 UND ANKERPLÄTZEN DER MITGLIEDSTAATEN**(gemäß Artikel 26)**

1. Die gemäß Artikel 26 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 26 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 oder Ankerplatz verweigert wurde, mit Angabe der Gründe in klarer und deutlicher Ausdrucksweise.
-

ANHANG XIV

ANGABEN ZUR ÜBERWACHUNG DER UMSETZUNG

(gemäß Artikel 29)

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 ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Hafen/Zone	Anzahl der vollzeitbeschäftigten Besichtigter	Anzahl der teilzeitbeschäftigten Be- sichtigter	Umrechnung von (B) in Vollzeitbeschäftigung	Insgesamt
	(A)	(B)	(C)	(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 müssen

a) der Kommission alle sechs Monate eine Liste der Hafenanlaufbewegungen einzelner Schiffe übermitteln, 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 eine automatische Abfrage und Verarbeitung der vorstehend genannten Angaben ermöglicht. Diese Liste wird vier 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 eine automatische Abfrage und Verarbeitung der vorstehend genannten Angaben ermöglicht.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ 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 geografische Zone zu verstehen, die gegebenenfalls mehrere einzelne Häfen umfasst.

ANHANG XV

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie und ihre nachfolgenden Änderungen
(gemäß Artikel 37)

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 Nur Artikel 4
(ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53)

TEIL B

Verzeichnis der Fristen für die Umsetzung in nationales Recht
(gemäß Artikel 37)

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 37)

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 6	Artikel 2 Absatz 11
Artikel 2 Absatz 7	Artikel 2 Absatz 12
Artikel 2 Absatz 8	Artikel 2 Absatz 13
–	Artikel 2 Absatz 14
Artikel 2 Absatz 9	Artikel 2 Absatz 15
–	Artikel 2 Absatz 16
Artikel 2 Absatz 10	Artikel 2 Absatz 17
–	Artikel 2 Absatz 18
–	Artikel 2 Absatz 19

Richtlinie 95/21/EG	Diese Richtlinie
–	Artikel 2 Absatz 20
–	Artikel 2 Absatz 21
–	Artikel 2 Absatz 22
Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1
–	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2
–	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 3
Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 4
–	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 5
–	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 6
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 12
Artikel 6 Absatz 1, einleitende Worte	–
–	Artikel 13 Nummer 1, einleitende Worte
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 13 Nummer 1 Buchstabe a
–	Artikel 13 Nummer 1 Buchstabe b
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 13 Nummer 1 Buchstabe c
Artikel 6 Absatz 2	–
–	Artikel 13 Nummer 2
Artikel 6 Absatz 3	Artikel 13 Nummer 3
Artikel 6 Absatz 4	–
Artikel 7	–
Artikel 7a	–
Artikel 7b	–
–	Artikel 14
–	Artikel 15
–	Artikel 16
Artikel 8	Artikel 17

Richtlinie 95/21/EG	Diese Richtlinie
–	Artikel 18
Artikel 9 Absätze 1 und 2	Artikel 19 Absätze 1 und 2
Artikel 9 Absatz 3, erster Satz	Artikel 19 Absatz 3
Artikel 9 Absatz 3, Sätze 2 bis 4	Artikel 19 Absatz 4
Artikel 9 Absätze 4 bis 7	Artikel 19 Absätze 5 bis 8
–	Artikel 19 Absätze 9 und 10
Artikel 9a	–
Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 20 Absätze 1 bis 3
–	Artikel 20 Absatz 4
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 21 Absatz 1
–	Artikel 21 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 21 Absatz 3 Unterabsatz 1
Artikel 11 Absatz 3 Unterabsatz 1	–
Artikel 11 Absatz 3 Unterabsatz 2	Artikel 21 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 11 Absätze 4 bis 6	Artikel 21 Absätze 4 bis 6
Artikel 12 Absätze 1 bis 3	Artikel 22 Absätze 1 bis 3
Artikel 12 Absatz 4	Artikel 22 Absatz 4
–	Artikel 22 Absätze 5 bis 7
Artikel 13 Absätze 1 bis 2	Artikel 23 Absätze 1 und 2
–	Artikel 23 Absätze 3 bis 5
Artikel 14	–
Artikel 15	–
–	Artikel 24
–	Artikel 25
–	Artikel 26
–	Artikel 27
Artikel 16 Absätze 1 und 2	Artikel 28 Absätze 1 und 2
Artikel 16 Absatz 2a	Artikel 28 Absatz 3
Artikel 16 Absatz 3	Artikel 28 Absatz 4
Artikel 17	Artikel 29
–	Artikel 30
Artikel 18	Artikel 31
Artikel 19	Artikel 32
–	Artikel 33
Artikel 19a	Artikel 34
–	Artikel 35
Artikel 20	Artikel 36

Richtlinie 95/21/EG	Diese Richtlinie
–	Artikel 37
Artikel 21	Artikel 38
Artikel 22	Artikel 39
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

RICHTLINIE 2009/17/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit dem Erlass der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ hat die Europäische Union zusätzliche Instrumente zur Vermeidung von Situationen geschaffen, von denen eine Gefahr für Menschenleben auf See und für den Schutz der Meeresumwelt ausgeht.

(2) Da diese Richtlinie die Änderung der Richtlinie 2002/59/EG betrifft, finden die meisten ihrer Vorschriften auf Mitgliedstaaten ohne Meeresküsten und Seehäfen keine Anwendung. Daher sind die einzigen Vorschriften, die für Österreich, die Tschechische Republik, Ungarn, Luxemburg und die Slowakei gelten, die Vorschriften für Schiffe, die unter der Flagge dieser Mitgliedstaaten fahren; davon unberührt bleibt die Pflicht der Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit, damit die Kontinuität zwischen den Managementdiensten für den Seeverkehr und den anderen Managementdiensten für den modalen Verkehr, insbesondere den Binnenschiffahrtsinformationssystemen, sichergestellt ist.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 533), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 (ABl. C 184 E vom 22.7.2008, S. 1), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. September 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 26. Februar 2009 und Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

(3) Nach dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten, die Küstenstaaten sind, in der Lage sein, die Informationen, die sie im Rahmen der Einsätze zur Überwachung des Seeverkehrs in ihren Zuständigkeitsgebieten erfassen, untereinander auszutauschen. Das von der Kommission im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten entwickelte gemeinschaftliche System für den Austausch von Seeverkehrsinformationen „SafeSeaNet“ umfasst zum einen ein Netz für den Datenaustausch und zum anderen die Standardisierung der wichtigsten über die Schiffe und ihre Ladungen verfügbaren Informationen (Ankunftsmeldungen und andere Meldungen). Es ermöglicht auf diese Weise, genaue und aktuelle Informationen über die Schiffe, die sich in europäischen Gewässern aufhalten, über ihre Bewegungen, ihre gefährlichen oder umweltschädlichen Ladungen und über Ereignisse auf See an der Quelle zu erfassen und an andere Behörden weiterzuleiten.

(4) Für eine Gewährleistung der operativen Nutzung der auf diese Weise erfassten Daten ist entscheidend, dass die Infrastrukturen, die für die Erfassung und den Austausch der unter diese Richtlinie fallenden Daten erforderlich sind und von den nationalen Verwaltungen eingerichtet wurden, in das „SafeSeaNet“ einbezogen werden.

(5) Von den Informationen, die gemäß der Richtlinie 2002/59/EG gemeldet und ausgetauscht werden, sind jene von besonderer Bedeutung, die die genauen Merkmale der auf dem Seeweg beförderten gefährlichen oder umweltschädigenden Güter betreffen. In diesem Rahmen und in Anbetracht der jüngsten Unfälle auf See sollte den Küstenbehörden ein leichter Zugang zu Informationen über die Merkmale der auf dem Seeweg beförderten Kohlenwasserstoffe ermöglicht werden, was ein wesentlicher Faktor bei der Auswahl der zweckmäßigsten Kontrolltechniken ist; im Notfall sollte eine direkte Verbindung zwischen ihnen und den Beteiligten, die die beförderten Erzeugnisse am besten kennen, sichergestellt sein.

(6) Die automatischen Schiffsidentifizierungssysteme (AIS — Automatisches Identifikationssystem), auf die das Internationale Übereinkommen vom 1. November 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (nachstehend „SOLAS-Übereinkommen“ genannt) Bezug nimmt, ermöglichen nicht nur eine Verbesserung der Möglichkeiten zur Überwachung dieser Schiffe, sondern vor allem eine Verbesserung ihrer Sicherheit in Navigationssituationen im Nahbereich. In dieser Eigenschaft wurden die AIS in den verfügbaren Teil der Richtlinie 2002/59/EG aufgenommen. Angesichts der vielen Kollisionen, an denen

Fischereifahrzeuge beteiligt sind, die von Handelsschiffen offensichtlich nicht identifiziert wurden oder die die sie umgebenden Handelsschiffe nicht identifiziert haben, ist eine Ausdehnung dieser Maßnahme auf Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern äußerst wünschenswert. Im Rahmen des Europäischen Fischereifonds kann für den Einbau von Sicherheitseinrichtungen wie AIS in Fischereifahrzeugen finanzielle Unterstützung gewährt werden. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat eingeräumt, dass die Veröffentlichung der von Schiffen übermittelten AIS-Daten im Internet oder anderswo zu gewerblichen Zwecken der Sicherheit und dem Schutz von Schiffen und Hafenanlagen abträglich sein könnte, und hat die Regierungen der Mitgliedstaaten eindringlich aufgefordert, im Einklang mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften diejenigen, die AIS-Daten Dritten zur Veröffentlichung im Internet oder anderswo zur Verfügung stellen, davon abzuhalten. Außerdem sollte die Vertraulichkeit von nach dieser Richtlinie an die Mitgliedstaaten weitergeleiteten Informationen gewährleistet sein, und die Mitgliedstaaten sollten diese Informationen gemäß dieser Richtlinie nutzen.

- (7) Ist der Einbau eines AIS vorgeschrieben, so sollte dies auch bedeuten, dass das AIS fortwährend in Betrieb sein muss, es sei denn, internationale Vorschriften oder Normen sehen den Schutz von Navigationsdaten vor.
- (8) Ein Mitgliedstaat hat die Möglichkeit, bei einem anderen Mitgliedstaat Informationen über ein Schiff und die an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter zu beantragen. Diese Informationen sollten über SafeSeaNet verfügbar sein und sollten nur aus Gründen der Sicherheit oder Gefahrenabwehr im Seeverkehr oder des Schutzes der Meeresumwelt angefordert werden. Daher ist es wichtig, dass die Kommission mögliche Probleme im Bereich der Netz- und Informationssicherheit überprüft.
- (9) Die Richtlinie 2002/59/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten für Schiffe, die wegen ihres Verhaltens oder ihres Zustands ein potenzielles Risiko darstellen, besondere Maßnahmen zu ergreifen haben. Daher wäre es wünschenswert, in die Liste dieser Schiffe jene Schiffe aufzunehmen, die über keinen ausreichenden Versicherungsschutz oder über keine ausreichenden Sicherheitsleistungen verfügen oder die von den Lotsen oder den Hafenbehörden wegen offensichtlicher Anomalien gemeldet wurden, die die Navigationsicherheit oder die Umwelt gefährden können.
- (10) Gemäß der Richtlinie 2002/59/EG sollte in Bezug auf die Risiken aufgrund außergewöhnlich schlechter Wetterbedingungen den Gefahren der Eisbildung für die Schifffahrt Rechnung getragen werden. Ist eine von einem Mitgliedstaat benannte zuständige Behörde aufgrund des Seewetterberichts eines qualifizierten Wetterdienstes der Auffassung, dass aufgrund der Navigationsbedingungen wegen Eisgangs eine ernst zu nehmende Gefahr für Menschenleben oder ein ernst zu nehmendes Verschmutzungsrisiko besteht, so sollte sie die Kapitäne der Schiffe, die sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden oder die in Häfen in dem betreffenden Gebiet einlaufen oder aus ihnen auslaufen wollen, darüber unterrichten. Die betroffene Behörde sollte alle sonstigen geeigneten Maßnahmen für den Schutz von Menschenleben auf See und für den Umweltschutz ergreifen können. Die Mitgliedstaaten sollten ebenfalls die Möglichkeit haben, zu überprüfen, ob das Schiff nach den erforderlichen Belegen an Bord die Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllt, die den Eisverhältnissen in dem betroffenen Gebiet entsprechen.
- (11) Die Richtlinie 2002/59/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten Pläne erstellen, damit — wenn es die Sachlage erfordert — Schiffe in Seenot in ihren Häfen oder anderen geschützten Bereichen unter bestmöglichen Bedingungen aufgenommen werden können, um das Ausmaß der Folgen von Unfällen auf See zu begrenzen. Unter Berücksichtigung der Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe im Anhang der Entschließung A.949(23) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 13. Dezember 2003 (nachstehend „Entschließung A.949(23) der IMO“ genannt), die nach Inkrafttreten der Richtlinie 2002/59/EG angenommen wurden, bei denen es nicht um Schiffe in Seenot, sondern um auf Hilfe angewiesene Schiffe geht, sollte diese Richtlinie jedoch entsprechend geändert werden. Diese Richtlinie berührt nicht die Vorschriften über Rettungsmaßnahmen, etwa das Internationale Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See, wenn die Sicherheit von Menschenleben auf dem Spiel steht.
- (12) Um Vorkehrungen für auf Hilfe angewiesene Schiffe im Sinne der Resolution A.949(23) der IMO zu treffen, sollte eine oder mehrere zuständige Behörden benannt werden, um Entscheidungen zur Begrenzung der Gefahren für die Sicherheit des Seeverkehrs, der Gefahren für Menschenleben und für die Umwelt zu treffen.
- (13) Auf der Grundlage der Entschließung A.949(23) der IMO und im Anschluss an die von der Kommission, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (nachstehend „Agentur“ genannt) und den Mitgliedstaaten in Kooperation durchgeführten Arbeiten müssen die grundlegenden Bestimmungen, die Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen enthalten sollten, festgelegt werden, um eine harmonisierte und wirksame Durchführung dieser Maßnahme zu gewährleisten und den Umfang der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu klären.
- (14) Die Entschließung A.949(23) der IMO muss die Basis für alle von den Mitgliedstaaten erstellten Pläne bilden, damit eine wirksame Reaktion auf Gefahren gewährleistet ist, die von diesen Schiffen ausgehen. Bei der Bewertung der mit solchen Gefahren verbundenen Risiken können die Mitgliedstaaten jedoch in Anbetracht ihrer besonderen Gegebenheiten andere Faktoren wie die Verwendung von Meerwasser für die Gewinnung von Trinkwasser oder für die Stromerzeugung berücksichtigen.

- (15) Seeleute werden als besondere Kategorie von Arbeitnehmern anerkannt und benötigen im Hinblick auf den globalen Charakter des Schifffahrtssektors sowie der verschiedenen Rechtsordnungen, mit denen sie in Berührung gebracht werden, besonderen Schutz, insbesondere im Bezug auf Kontakte mit Behörden. Im Interesse der Verbesserung der Sicherheit auf See sollten sich die Seeleute auf eine gerechte Behandlung im Fall eines Unfalls auf See verlassen können. Ihre Menschenrechte und ihre Würde sollten zu allen Zeiten gewahrt sein, und alle Sicherheitsuntersuchungen sollen zügig und in fairer Weise durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang ist es wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten gemäß ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften die einschlägigen Bestimmungen der IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Unfall auf See anwenden.
- (16) Ist ein Schiff auf Hilfe angewiesen, so kann eine Entscheidung über die Aufnahme dieses Schiffes in einem Notliegeplatz erforderlich sein. Dies ist vor allem in einer Situation wichtig, die zum Verlust eines Schiffes oder zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt führen könnte. In diesem Fall ist es notwendig, in einem Mitgliedstaat entsprechend dessen interner staatlicher Struktur eine Behörde einzuschalten, die über die im Hinblick auf die Aufnahme eines Schiffes in einem Notliegeplatz erforderlichen Fachkenntnisse verfügt und unabhängig Entscheidungen treffen kann. Es ist auch wichtig, dass die Entscheidung nach einer Vorabbewertung der Situation anhand der im anzuwendenden Plan für die Aufnahme von Schiffen in einem Notliegeplatz enthaltenen Informationen getroffen wird. Es ist wünschenswert, dass die zuständige Behörde dauerhaften Charakter hat.
- (17) In den Plänen für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen sollte die Entscheidungskette bezüglich der Warnmeldung für die jeweilige Situation und des Umgangs mit der jeweiligen Situation genau beschrieben sein. Die betroffenen Behörden und ihre Befugnisse sowie die Kommunikationsmittel zwischen den Beteiligten sollten klar beschrieben sein. Die anzuwendenden Verfahren sollten gewährleisten, dass eine angemessene Entscheidung rasch auf der Grundlage von speziellem Fachwissen im Bereich des Seeverkehrs und ausreichenden Informationen, die der zuständigen Behörde zur Verfügung stehen, getroffen werden kann.
- (18) Häfen, die ein Schiff aufnehmen, müssen sich darauf verlassen können, dass ihnen umgehend die Kosten und gegebenenfalls der durch die Maßnahmen entstandene Schaden erstattet werden. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass die relevanten internationalen Abkommen Anwendung finden. Die Mitgliedstaaten sind bemüht, einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen sie in Ausnahmefällen einem Hafen oder einer sonstigen Person die Kosten und den wirtschaftlichen Schaden infolge der Aufnahme eines Schiffes an einem Notliegeplatz gemäß dem Gemeinschaftsrecht erstatten. Darüber hinaus sollte die Kommission bestehende Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Mitgliedstaaten für möglichen wirtschaftlichen Schaden eines Hafens oder einer Stelle überprüfen und auf Grundlage dieser Überprüfung verschiedene Strategieoptionen vorlegen und auswerten.
- (19) Die Mitgliedstaaten sollten bei der Ausarbeitung der Pläne Informationen über potenzielle Notliegeplätze an der Küste erheben, damit die zuständige Behörde im Falle eines Unfalls oder Ereignisses auf See die für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen am besten geeigneten Gebiete eindeutig und rasch ermitteln kann. Diese einschlägigen Informationen sollten eine Beschreibung von bestimmten Merkmalen der in Frage kommenden Gebiete und der verfügbaren Anlagen und Einrichtungen beinhalten, um die Aufnahme der auf Hilfe angewiesenen Schiffe oder die Bekämpfung der Unfall- oder Verschmutzungsfolgen zu erleichtern.
- (20) Die Liste der zuständigen Behörden, die mit der Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes in einem Notliegeplatz betraut sind, und der für den Eingang und die Bearbeitung von Warnmeldungen zuständigen Behörden muss in geeigneter Weise veröffentlicht werden. Auch könnte es sich als nützlich erweisen, dass einschlägige Informationen für die an einer Hilfsaktion auf See Beteiligten — u. a. die Bergungs- und Abschleppgesellschaften — und für die Behörden benachbarter Mitgliedstaaten, die von einer Seenotsituation betroffen sein könnten, zugänglich sind.
- (21) Das Fehlen von finanzieller Versicherung entbindet einen Mitgliedstaat nicht von der Pflicht, eine Vorabbewertung durchzuführen und darüber zu entscheiden, ob das Schiff in einem Notliegeplatz angenommen wird. Die zuständigen Behörden dürfen überprüfen, ob das jeweilige Schiff durch eine Versicherung oder eine andere wirksame Form finanziell abgesichert ist, die eine angemessene Entschädigung der mit seiner Aufnahme in einem Notliegeplatz verbundenen Kosten und Schäden gestattet; das Einholen dieser Information darf aber die Rettungsaktion nicht verzögern.
- (22) Die besondere Funktion der Maßnahmen der Seeverkehrsüberwachung und der Schiffswegeführung besteht darin, dass sie den Mitgliedstaaten den Zugang zu genauen Informationen über die Schiffe, die sich in ihren Hoheitsgewässern aufhalten, ermöglichen, und die Mitgliedstaaten daher im Bedarfsfall potenziellen Risiken besser vorbeugen können. Der Informationsaustausch ermöglicht eine Verbesserung der Qualität und eine leichtere Bearbeitung der erfassten Informationen.
- (23) Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben gemäß der Richtlinie 2002/59/EG bedeutende Fortschritte bei der Harmonisierung des elektronischen Datenaustauschs erzielt, vor allem in Bezug auf den Transport gefährlicher oder umweltschädlicher Güter. SafeSeaNet, das seit 2002 entwickelt wird, sollte jetzt als Referenznetz auf Gemeinschaftsebene etabliert werden. SafeSeaNet sollte darauf abzielen, administrative oder finanzielle Belastungen für den Sektor und die Mitgliedstaaten zu reduzieren. Es sollte außerdem darauf abzielen, gegebenenfalls eine einheitliche Anwendung internationaler Berichterstattungs- und Mitteilungsvorschriften zu vereinfachen.

- (24) Dank der Fortschritte im Bereich der neuen Technologien, insbesondere ihrer räumlichen Anwendungen, wie zum Beispiel bakengestützte Schiffsüberwachungssysteme, Bildgebungssysteme oder das globale Satellitennavigationssystem (GNSS), ist es inzwischen möglich, die Seeverkehrsüberwachung zur offenen See hin auszuweiten und auf diese Weise die europäischen Gewässer besser abzudecken; hierzu gehören auch Systeme zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT). Um die vollständige Einbeziehung solcher Instrumente in das durch die Richtlinie 2002/59/EG eingeführte Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr zu gewährleisten, müssen diese Arbeiten Gegenstand einer umfassenden Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene sein.
- (25) Um Kosten einzusparen und eine unnötige Ausstattung an Bord von Schiffen, die auf See in Reichweite von festen AIS-Stationen fahren, zu vermeiden, sollten Mitgliedstaaten und Kommission bei der Festsetzung der Anforderungen für den Einbau von Ausrüstung zur Übertragung von LRIT-Daten kooperieren und der IMO alle geeigneten Maßnahmen vorlegen.
- (26) Die Veröffentlichung der von Schiffen übermittelten AIS- und LRIT-Daten sollte die Sicherheit, die Gefahrenabwehr oder den Schutz der Umwelt nicht gefährden.
- (27) Um eine optimale und harmonisierte Nutzung der gemäß der Richtlinie 2002/59/EG im Bereich der Seeverkehrssicherheit erfassten Informationen auf Gemeinschaftsebene zu gewährleisten, sollte die Kommission in der Lage sein, diese Daten gegebenenfalls zu bearbeiten, zu nutzen und an die von den Mitgliedstaaten benannten Stellen zu übermitteln.
- (28) In diesem Kontext hat die Entwicklung des Systems „Equasis“ gezeigt, wie wichtig es ist, eine Kultur der Seeverkehrssicherheit, insbesondere bei den am Seeverkehr Beteiligten, zu fördern. Die Kommission sollte insbesondere im Wege dieses Systems einen Beitrag zur Verbreitung sämtlicher Informationen in Verbindung mit der Seeverkehrssicherheit leisten können.
- (29) Durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)⁽¹⁾ werden die Aufgaben der Ausschüsse, die aufgrund der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Sicherheit im Seeverkehr, die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen eingesetzt wurden, gebündelt. Der bestehende Ausschuss sollte daher durch den Ausschuss COSS abgelöst werden.
- (30) Ferner sollte Änderungen der genannten internationalen Rechtsakte Rechnung getragen werden.
- (31) 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⁽²⁾ erlassen werden.
- (32) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Richtlinie 2002/59/EG zu ändern, um relevante spätere Änderungen von internationalen Übereinkommen, Protokollen, Codes und Entschlüssen umzusetzen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, 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.
- (33) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs⁽³⁾ stellt die Agentur der Kommission und den Mitgliedstaaten die erforderliche Unterstützung für die Durchführung der Richtlinie 2002/59/EG zur Verfügung.
- (34) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung⁽⁴⁾ 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.
- (35) Die Richtlinie 2002/59/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen

Die Richtlinie 2002/59/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Der einleitende Satzteil erhält folgende Fassung:

„Diese Richtlinie gilt vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen nicht für“.

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽³⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

b) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Bunker auf Schiffen unter 1 000 BRZ und Bordvorräte und Schiffsausrüstungen.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Satzteil erhält folgende Fassung:

„einschlägige internationale Rechtsakte“ folgende Rechtsakte in ihrer jeweils aktuellen Fassung:“.

ii) Folgende Gedankenstriche werden angefügt:

— „Entschließung A.917(22) der IMO“ die Entschließung 917(22) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation ‚Richtlinien für die Verwendung von AIS an Bord von Schiffen‘, geändert durch die Entschließung A.956(23) der IMO;

— ‚Entschließung A.949(23) der IMO‘ die Entschließung 949(23) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation ‚Richtlinien über Notliegeplätze für auf Hilfe angewiesene Schiffe‘;

— ‚Entschließung A.950(23) der IMO‘ die Entschließung 950(23) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation ‚Hilfeleistungen auf See‘;

— ‚Leitlinien der IMO für die faire Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See‘: die Leitlinien im Anhang zu der Entschließung LEG.3(91) des Rechtsausschusses der IMO vom 27. April 2006, gebilligt vom Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation auf seiner 296. Tagung vom 12.-16. Juni 2006.“

b) Buchstabe k erhält folgende Fassung:

„k) ‚zuständige Behörden‘ die Behörden und Organisationen, die von den Mitgliedstaaten benannt worden sind, um Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie wahrzunehmen;“.

c) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

„s) ‚SafeSeaNet‘ das gemeinschaftliche System für den Seeverkehrsinformationsaustausch, das von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Gewährleistung der Durchführung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft entwickelt wurde;

t) ‚Linienverkehr‘ eine Abfolge von Schifffahrten, durch die dieselben beiden oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, und zwar entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder so regelmäßig oder

häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;

u) ‚Fischereifahrzeug‘ jedes Schiff, das entsprechend ausgerüstet ist, um lebende aquatische Ressourcen kommerziell zu nutzen;

v) ‚auf Hilfe angewiesenes Schiff‘ unbeschadet des SAR-Übereinkommens hinsichtlich der Rettung von Personen ein Schiff in einer Lage, die zum Verlust des Schiffs oder zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt führen könnte;.

w) ‚LRIT‘ ein System zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen gemäß Kapitel V Regel 19-1 des SOLAS-Übereinkommens.“

3. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 6a

Verwendung automatischer Identifizierungssysteme (AIS) durch Fischereifahrzeuge

Jedes Fischereifahrzeug mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern, das unter der Flagge eines Mitgliedstaats fährt und in der Gemeinschaft registriert ist oder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaats betrieben wird oder seine Fänge im Hafen eines Mitgliedstaats anlandet, wird entsprechend dem in Anhang II Teil 1 Nummer 3 aufgeführten Zeitplan mit einem AIS-System (Klasse A) ausgerüstet, das den Leistungsnormen der IMO entspricht.

Mit AIS ausgerüstete Fischereifahrzeuge halten dieses fortwährend betriebsbereit. Unter außergewöhnlichen Umständen kann das AIS abgeschaltet werden, wenn der Kapitän dies im Interesse der Sicherheit oder des Schutzes seines Schiffes für erforderlich hält.

Artikel 6b

Einsatz von Systemen der Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT)

(1) Schiffe, für die Kapitel V Regel 19-1 des SOLAS-Übereinkommens sowie die Leistungskriterien und funktionalen Anforderungen der IMO gelten und die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, führen LRIT-Ausrüstung mit, die der vorliegenden Verordnung entspricht.

Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten zusammen, um die Anforderungen an die Ausrüstung zur Übertragung von LRIT-Daten an Bord von Schiffen festzulegen, die Gewässer in Reichweite von festen AIS-Stationen der Mitgliedstaaten befahren, und legen der IMO geeignete Maßnahmen vor.

(2) Die Kommission und die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um ein europäisches LRIT-Datenzentrum zu errichten, das mit der Verarbeitung der Fernidentifizierungs- und Verfolgungsinformationen beauftragt wird.“

4. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Für die Beförderung von gefährlichen Gütern erforderliche Informationen

(1) Gefährliche oder umweltschädliche Güter können in einem Hafen eines Mitgliedstaats nur dann zur Beförderung angeliefert oder an Bord eines Schiffes — unabhängig von dessen Größe — verladen werden, wenn der Kapitän oder der Betreiber vor der Verladung der Güter an Bord eine Erklärung erhalten hat, in der die folgenden Informationen enthalten sind:

a) die in Anhang I Nummer 2 genannten Informationen;

b) für die in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens genannten Stoffe das Sicherheitsdatenblatt, in dem die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse, einschließlich gegebenenfalls der Viskosität in cSt bei 50 °C und der Dichte bei 15 °C, wenn zutreffend, aufgeführt sind, sowie die anderen Angaben, die gemäß der IMO-EntschlieÙung MSC.150(77) auf dem Sicherheitsdatenblatt aufgeführt werden;

c) die Notrufdaten des Versenders oder jeder anderen Person oder Einrichtung, die im Besitz von Informationen über die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse und über die im Notfall zu ergreifenden Maßnahmen ist.

(2) Die von einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft kommenden Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen und die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, sind im Besitz einer vom Versender erstellten Erklärung mit den gemäß Absatz 1 Buchstaben a, b und c erforderlichen Informationen.

(3) Der Versender ist verpflichtet und verantwortlich, dem Kapitän oder dem Betreiber die genannte Erklärung zu liefern und dafür zu sorgen, dass die zur Beförderung bereitgestellte Ladung tatsächlich derjenigen entspricht, die gemäß Absatz 1 deklariert wurde.“

5. Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) ist es aus Gründen der Sicherheit des Seeverkehrs, zur Gefahrenabwehr oder zum Schutz der Meeresumwelt erforderlich, sind die Mitgliedstaaten in der Lage, auf Anfrage der zuständigen nationalen und örtlichen Be-

hörde eines anderen Mitgliedstaats unverzüglich im Wege von SafeSeaNet die Informationen über das Schiff und die an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter zu übermitteln.“

6. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Ausnahmen

(1) Die Mitgliedstaaten können Liniendienste zwischen Häfen in ihrem Hoheitsgebiet von den Anforderungen der Artikel 4 und 13 ausnehmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Das die Liniendienste betreibende Unternehmen erstellt und aktualisiert laufend eine Liste der betreffenden Schiffe und übermittelt diese an die zuständige Behörde.

b) Für jede Fahrt werden die in Anhang I Nummer 1 oder gegebenenfalls Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen der zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Das Unternehmen richtet ein internes System ein, das es 24 Stunden am Tag gestattet, die genannten Informationen in elektronischer Form gemäß Artikel 4 Absatz 1 oder gegebenenfalls Artikel 13 Absatz 4 der zuständigen Behörde auf Anfrage unverzüglich zu übermitteln.

c) Jede Abweichung von drei oder mehr Stunden von der voraussichtlichen Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation wird dem Bestimmungshafen oder der zuständigen Behörde gemäß Artikel 4 oder gegebenenfalls Artikel 13 gemeldet.

d) Ausnahmen werden nur einzelnen Schiffen für einen bestimmten Verkehrsdienst gewährt.

Ein Verkehrsdienst gilt nur dann als Liniendienst, wenn er mindestens einen Monat lang betrieben werden soll.

Ausnahmen von den Anforderungen der Artikel 4 und 13 sind auf Fahrten von bis zu 12 Stunden planmäßiger Dauer beschränkt.

(2) Wird ein internationaler Liniendienst zwischen zwei oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, betrieben, so kann jeder der beteiligten Mitgliedstaaten die anderen Mitgliedstaaten darum ersuchen, eine Ausnahmegenehmigung für diesen Liniendienst zu erteilen. Alle beteiligten Mitgliedstaaten, einschließlich der betroffenen Küstenstaaten, arbeiten bei der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für den betreffenden Liniendienst nach Maßgabe der Bedingungen des Absatzes 1 zusammen.

(3) Die Mitgliedstaaten vergewissern sich regelmäßig, dass die in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind. Sobald mindestens eine dieser Bedingungen nicht mehr erfüllt wird, entziehen die Mitgliedstaaten dem betreffenden Unternehmen sofort die Ausnahmegenehmigung.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Aufstellung der Unternehmen und Schiffe, denen in Anwendung dieses Artikels Ausnahmegenehmigungen erteilt wurden, sowie jede Aktualisierung dieser Aufstellung.“

7. Die folgenden Buchstaben werden an Artikel 16 Absatz 1 angefügt:

„d) Schiffe, die keine Versicherungsbescheinigungen oder Sicherheitsleistungen gemäß dem Gemeinschaftsrecht und internationalen Vorschriften gemeldet haben oder keine besitzen;

e) Schiffe, die von den Lotsen oder den Hafenbehörden wegen offensichtlicher Anomalien gemeldet wurden, die die Navigationssicherheit oder die Umwelt gefährden können.“

8. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 18a

Maßnahmen im Falle eisgangbedingter Risiken

(1) Sind die zuständigen Behörden wegen des Eisgangs der Auffassung, dass eine erhebliche Gefahr für Menschenleben auf See oder für den Schutz ihres See- oder Küstengebiets oder für das See- oder Küstengebiet anderer Staaten besteht,

a) übermitteln sie den Kapitänen der Schiffe, die sich in ihrem Zuständigkeitsbereich befinden oder in einen ihrer Häfen einlaufen oder aus einem solchen auslaufen wollen, sachdienliche Informationen über den Eisgang, die empfohlenen Strecken und die Eisbrecherdienste in ihrem Zuständigkeitsbereich;

b) können sie unbeschadet der Pflicht zur Hilfeleistung für auf Hilfe angewiesene Schiffe und unbeschadet anderer Verpflichtungen, die sich aus den einschlägigen internationalen Vorschriften ergeben, verlangen, dass die Schiffe, die sich in den betroffenen Gebieten befinden und in einen Hafen oder Vorhafen einlaufen oder aus ihm auslaufen oder einen Liegeplatz verlassen wollen, anhand von Belegen nachweisen können, dass sie die

Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit und Leistung erfüllen, die den Eisverhältnissen in dem betroffenen Gebiet entsprechen.

(2) Die gemäß Absatz 1 getroffenen Maßnahmen stützen sich hinsichtlich der den Eisgang betreffenden Daten auf die Eis- und Wetterberichte eines qualifizierten, von dem Mitgliedstaat anerkannten Wetterdienstes.“

9. Artikel 19 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Unterabsatz wird an Absatz 2 angefügt:

„Zu diesem Zweck übermitteln sie den zuständigen einzelstaatlichen Behörden auf deren Aufforderung die in Artikel 12 genannten Informationen.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(4) Gemäß ihrem innerstaatlichen Recht berücksichtigen die Mitgliedstaaten die einschlägigen Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See, insbesondere im Umgang mit dem Kapitän und der Besatzung eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes, das sich in Gewässern aufhält, in denen sie Hoheitsbefugnisse ausüben.“

10. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

„Artikel 20

Für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen zuständige Behörde

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die die erforderlichen Fachkenntnisse und zum Zeitpunkt der Rettungsmaßnahmen die Befugnisse besitzen, eigenverantwortlich unabhängige Entscheidungen über die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen zu treffen.

(2) Die in Absatz 1 genannte Behörde bzw. Behörden können gegebenenfalls, insbesondere im Falle einer Bedrohung der Sicherheit des Seeverkehrs und der Umwelt, eine der in der nicht abschließenden Liste in Anhang IV genannten Maßnahmen ergreifen.

(3) Die in Absatz 1 genannten Behörden treffen sich regelmäßig zum Austausch ihres Fachwissens und zur Verbesserung der nach diesem Artikel getroffenen Maßnahmen. Sie können jederzeit aufgrund besonderer Umstände tagen.“

11. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 20a

Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen

(1) Die Mitgliedstaaten erstellen Pläne zur Aufnahme von Schiffen, um Gefahren zu begegnen, die durch auf Hilfe angewiesene Schiffe entstehen, die sich in Gewässern aufhalten, in denen sie Hoheitsbefugnisse haben, einschließlich gegebenenfalls Gefahren für Menschenleben und die Umwelt. Die in Artikel 20 Absatz 1 genannte Behörde bzw. Behörden sind beim Entwurf und bei der Durchführung der Pläne beteiligt.

(2) Die in Absatz 1 genannten Pläne werden nach Konsultierung der Beteiligten auf der Grundlage der Entschlüsse A.949(23) und A.950(23) der IMO erstellt und enthalten mindestens die folgenden Angaben:

- a) die Identität der Behörde bzw. Behörden, die für den Eingang und die Bearbeitung der Warnmeldungen zuständig sind;
- b) die Identität der Behörde, die für die Lagebewertung und die Entscheidung über die Aufnahme oder Zurückweisung eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes in einem bestimmten Notliegeplatz zuständig ist;
- c) Informationen über die Küstenlinie der Mitgliedstaaten und alle Aspekte, die eine Vorabbewertung und eine rasche Entscheidung über einen Notliegeplatz im Hinblick auf die Aufnahme eines Schiffes ermöglichen, einschließlich einer Beschreibung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Faktoren sowie der natürlichen Gegebenheiten;
- d) die Bewertungsverfahren für die Gewährung oder Verweigerung des Zugangs eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes zu einem Notliegeplatz;
- e) die entsprechenden Mittel und Einrichtungen für Hilfe, Bergung und Eingreifen bei Verschmutzung;
- f) Verfahren für die internationale Koordinierung und Beschlussfassung;
- g) die Sicherheitsleistungs- und Haftungsverfahren, die für Schiffe, die in einem Notliegeplatz Aufnahme finden, gelten.

(3) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen den Namen und die Kontaktadresse der in Artikel 20 Absatz 1 genannten zuständigen Behörden und der für den Eingang und die Bearbeitung der Warnmeldungen benannten Stellen.

Die Mitgliedstaaten übermitteln den benachbarten Mitgliedstaaten auf Anfrage sachdienliche Informationen über die Pläne.

Bei der Durchführung der Verfahren gemäß den Plänen für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass den an den Einsätzen Beteiligten alle sachdienlichen Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Auf Ersuchen der Mitgliedstaaten sind die Empfänger der Informationen nach den Unterabsätzen 2 und 3 durch die Geheimhaltungspflicht gebunden.

(4) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis spätestens zum 30. November 2010 über die aufgrund dieses Artikels erlassenen Maßnahmen.

Artikel 20b

Entscheidung über die Aufnahme von Schiffen

Die in Artikel 20 Absatz 1 genannte Behörde bzw. Behörden treffen eine Entscheidung über die Aufnahme eines Schiffes an einem Notliegeplatz nach einer Vorabbewertung der Situation auf der Grundlage der in Artikel 20a genannten Pläne. Die Behörde oder Behörden stellen sicher, dass Schiffen der Zugang zu einem Notliegeplatz gewährt wird, wenn sie eine derartige Aufnahme als beste Lösung zum Schutz von Menschenleben und Umwelt erachten.

Artikel 20c

Sicherheitsleistung und Ausgleichszahlungen

(1) Das Fehlen einer Versicherungsbescheinigung im Sinne von Artikel 76 der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (*) entbindet den Mitgliedstaat nicht von der in Artikel 20b genannten Pflicht, eine Vorabbewertung durchzuführen und eine Entscheidung zu treffen, und stellt für sich genommen für einen Mitgliedstaat keinen hinreichenden Grund dar, sich zu weigern, ein Schiff an einem Notliegeplatz aufzunehmen.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Mitgliedstaat, der ein Schiff an einem Notliegeplatz aufnimmt, von dem Betreiber, Agenten oder Kapitän eines Schiffes die Vorlage einer Versicherungsbescheinigung gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2009/20/EG verlangen. Die Anforderung dieser Bescheinigung darf nicht zu einer Verzögerung bei der Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes führen.

*Artikel 20d***Überprüfung durch die Kommission**

Die Kommission überprüft bestehende Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Mitgliedstaaten für möglichen wirtschaftlichen Schaden, der einem Hafen oder einer Stelle als Folge einer nach Artikel 20 Absatz 1 getroffenen Entscheidung entsteht. Auf Grundlage dieser Prüfung legt sie verschiedene Strategioptionen vor und wertet sie aus. Die Kommission berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Ergebnisse dieser Prüfung bis 31. Dezember 2011.

(*) ABL L 131 vom 28.5.2009, S. 128.“

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 22a***SafeSeaNet**

(1) Die Mitgliedstaaten führen nationale oder lokale Seeverkehrsinformations-Managementsysteme ein, um die Verarbeitung der in dieser Richtlinie genannten Informationen sicherzustellen.

(2) Die gemäß Absatz 1 eingeführten Systeme ermöglichen eine operative Nutzung der erfassten Informationen und erfüllen insbesondere die in Artikel 14 festgelegten Bedingungen.

(3) Um einen ordnungsgemäßen Austausch der in dieser Richtlinie genannten Informationen zu gewährleisten, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die nationalen oder lokalen Systeme, die zur Erfassung, Verarbeitung und Speicherung der in dieser Richtlinie aufgeführten Informationen eingeführt werden, an das SafeSeaNet angebunden werden können. Die Kommission gewährleistet, dass das SafeSeaNet rund um die Uhr betriebsbereit ist. Die Beschreibung und die Grundsätze von SafeSeaNet sind in Anhang III festgelegt. Siehe auch Abänderungen zu Anhang III.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 stellen die Mitgliedstaaten bei Übereinkommen innerhalb der Gemeinschaft oder im Rahmen grenzübergreifender, interregionaler oder transnationaler Projekte innerhalb der Gemeinschaft sicher, dass die entwickelten Informationssysteme oder -netze den Anforderungen dieser Richtlinie genügen und mit dem SafeSeaNet kompatibel und verbunden sind.“

13. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Erweiterung des Einzugsbereichs und/oder Aktualisierung des gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr im Hin-

blick auf eine verbesserte Identifizierung und Überwachung von Schiffen, unter Berücksichtigung der Entwicklungen in den Informations- und Kommunikationstechnologien. Zu diesem Zweck arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammen, um bei Bedarf verbindliche Schiffsmeldesysteme, obligatorische Schiffsverkehrsdienste und geeignete Systeme der Schiffswegeführung einzuführen, die der IMO zur Genehmigung unterbreitet werden sollen. Ferner arbeiten sie innerhalb der betreffenden regionalen oder internationalen Gremien an der Entwicklung von Systemen zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen zusammen;“.

b) Folgender Buchstabe wird angefügt:

„e) Sicherstellung der Anbindung und der Interoperabilität der nationalen Systeme, die zur Verwaltung der im Anhang aufgeführten Informationen genutzt werden, sowie Ausbau und Aktualisierung des SafeSeaNet.“

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 23a***Verarbeitung und Verwaltung der Informationen über die Sicherheit im Seeverkehr**

(1) Die Kommission stellt im Bedarfsfall die Verarbeitung und die Nutzung der gemäß dieser Richtlinie erfassten Informationen sowie deren Weiterleitung an die von den Mitgliedstaaten benannten Behörden sicher.

(2) Die Kommission trägt gegebenenfalls zur Entwicklung und zum Funktionieren der Systeme für die Erfassung und Verbreitung von Daten, die die Sicherheit im Seeverkehr betreffen, bei, insbesondere durch das System „Equasis“ oder durch andere gleichwertige öffentliche Systeme.“

15. Artikel 24 erhält die folgende Fassung:

*„Artikel 24***Vertraulichkeit der Informationen**

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen nach Maßgabe der gemeinschaftlichen und innerstaatlichen Rechtsvorschriften die erforderlichen Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der ihnen gemäß dieser Richtlinie übermittelten Informationen sicherzustellen, und verwenden diese Informationen nur gemäß dieser Richtlinie.

(2) Die Kommission prüft mögliche Probleme auf dem Gebiet der Netz- und Informationssicherheit und schlägt geeignete Änderungen zu Anhang III zur Verbesserung der Netzsicherheit vor.“

16. Artikel 27 und 28 erhalten folgende Fassung:

— Navigationsstatus.“

„Artikel 27

Änderungen

(1) Die in dieser Richtlinie vorliegenden Verweise auf Rechtsakte der Gemeinschaft und der IMO, die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 sowie die Anhänge können geändert werden, um sie an das Gemeinschaftsrecht oder an das internationale Recht anzupassen, das angenommen oder geändert worden oder in Kraft getreten ist, soweit mit diesen Änderungen der Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(2) Ferner können die Anhänge I, III und IV anhand der mit dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen geändert werden, soweit mit diesen Änderungen der Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 28

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) 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 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(*) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.“

17. Anhang I Teil 4 Abschnitt X erhält folgende Fassung:

„— X. Verschiedenes:

— Merkmale und geschätzte Menge des Bunkertreibstoffs für Schiffe mit über 1 000 BRZ,

18. In Anhang II Teil I wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Fischereifahrzeuge

Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6a nach folgendem Zeitplan:

— Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 24 Metern oder mehr, aber weniger als 45 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2012;

— Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 18 Metern oder mehr, aber weniger als 24 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2013;

— Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 15 Metern oder mehr, aber weniger als 18 Metern: spätestens bis zum 31. Mai 2014.

Neue Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von mehr als 15 Metern unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6a ab dem 30. November 2010.“

19. Anhang III wird durch den Text im Anhang dieser Richtlinie ersetzt.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 30. November 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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

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

Artikel 3

Inkrafttreten

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

*Artikel 4***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

ANHANG

„ANHANG III

ELEKTRONISCHE NACHRICHTEN UND SAFESEANET**1. Allgemeines Konzept und Gestaltung**

Das Gemeinschaftliche System für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs, SafeSeaNet, ermöglicht die Annahme, die Speicherung, den Abruf und den Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der Sicherheit des Seeverkehrs, der Sicherheit der Häfen und der Meere, der Meeresumwelt und der Effizienz des Seeverkehrs und der Beförderung auf See.

Bei SafeSeaNet handelt es sich um ein spezialisiertes Netz, das eingerichtet wurde, um den Austausch von Daten in elektronischer Form zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und um der Kommission die gemäß dem Gemeinschaftsrecht erforderlichen Daten zu übermitteln. Es setzt sich aus einem Netz nationaler SafeSeaNet-Systeme in jedem Mitgliedstaat und einem zentralen SafeSeaNet-System zusammen, das als Knotenpunkt fungiert.

Das SafeSeaNet-Netz verbindet alle nationalen SafeSeaNet-Systeme und umfasst das zentrale SafeSeaNet-System.

2. Verwaltung, Betrieb, Weiterentwicklung und Instandhaltung des SafeSeaNet**2.1. Zuständigkeiten****2.1.1. Nationale SafeSeaNet-Systeme**

Die Mitgliedstaaten errichten ein nationales SafeSeaNet-System, das den Austausch von Daten über den Seeverkehr zwischen berechtigten Benutzern ermöglicht, und halten dieses aufrecht; diese nationalen SafeSeaNet-Systeme sind einer zuständigen nationalen Behörde unterstellt.

Die zuständige nationale Behörde ist für die Verwaltung des nationalen Systems verantwortlich; dies umfasst die Koordinierung der Datenempfänger und Datenlieferanten auf nationaler Ebene sowie die Verantwortung für die Zuteilung von UN/LOCODEs und für die Errichtung und Wartung der erforderlichen nationalen IT-Infrastruktur und der in der in Abschnitt 2.3 genannten Dokumentation zur Schnittstellen- und Funktionenansteuerung (IFCD) beschriebenen Verfahren.

Das nationale SafeSeaNet-System ermöglicht die Verbindung aller berechtigten Benutzer unter der Aufsicht der zuständigen nationalen Behörde und kann identifizierten an der Schifffahrt Beteiligten (Schiffseigner, Agenten, Kapitäne, Versender u. a.) zugänglich gemacht werden, wenn die zuständige nationale Behörde dazu die Genehmigung erteilt, insbesondere um die Vorlage von Berichten gemäß dem Gemeinschaftsrecht auf elektronischem Weg zu erleichtern.

2.1.2. Zentrales SafeSeaNet-System

Die Kommission ist in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten für die Verwaltung und die Weiterentwicklung des zentralen SafeSeaNet-Systems auf Entscheidungsebene und für die Aufsicht über das SafeSeaNet-System zuständig, während, in Übereinstimmung mit Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾, die Agentur in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Kommission für die technische Umsetzung verantwortlich ist.

Das zentrale SafeSeaNet-System, das als Knotenpunkt fungiert, verbindet alle nationalen SafeSeaNet-Systeme und schafft die erforderliche IT-Infrastruktur und -Verfahren, wie in der in Abschnitt 2.3 genannten IFCD beschrieben.

2.2. Verwaltungsgrundsätze

Die Kommission setzt eine hochrangige Leitungsgruppe aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Kommission ein, die selbst ihre Geschäftsordnung festlegt und der folgende Befugnisse übertragen werden:

- Vorlage von Empfehlungen zur Verbesserung der Effizienz und der Sicherheit des SafeSeaNet,
- Vorlage geeigneter Leitlinien für die Weiterentwicklung des SafeSeaNet,
- Unterstützung der Kommission bei der Überprüfung der Leistung des SafeSeaNet,
- Billigung der in Abschnitt 2.3 genannten IFCD und ihrer zukünftigen Änderungen.

⁽¹⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

2.3. *Dokumentation zur Schnittstellen- und Funktionenansteuerung und technische Unterlagen über SafeSeaNet*

Die Kommission erarbeitet und unterhält in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine Dokumentation zur Schnittstellen- und Funktionenansteuerung (Interface and Functionalities Control Document — IFCD).

In der IFCD werden ausführlich die Leistungsanforderungen sowie die auf die zentralen und nationalen Elemente von SafeSeaNet anwendbaren Verfahren beschrieben, die notwendig sind, damit das einschlägige Gemeinschaftsrecht eingehalten werden kann.

Die IFCD enthält Bestimmungen über

- Leitlinien über die Zugangsrechte für die Benutzer für das Datenqualitätsmanagement,
- Sicherheitspezifikationen für die Übertragung von Daten und den Datenaustausch und
- das Informationsarchiv auf der nationalen und der zentralen Ebene.

In der IFCD werden die Voraussetzungen für die Speicherung und die Verfügbarkeit von Informationen über gefährliche oder umweltschädliche Güter im Zusammenhang mit Liniendiensten, für die gemäß Artikel 15 eine Ausnahme gewährt wurde, mitgeteilt.

Technische Unterlagen im Zusammenhang mit SafeSeaNet, wie zum Beispiel einheitliche Datenaustauschformate, Benutzerhandbücher und Spezifikationen in Bezug auf die Netzsicherheit, werden von der Agentur in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erarbeitet und unterhalten.

3. **Datenaustausch im Rahmen von SafeSeaNet**

Das System verwendet Industrienormen, und es ist in der Lage, mit öffentlichen und privaten Systemen in Wechselwirkung einzutreten, die dazu benutzt werden, im Rahmen von SafeSeaNet Informationen zu erstellen, bereitzustellen oder zu empfangen.

Die Kommission und die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um die Durchführbarkeit und die Entwicklung von Funktionen zu untersuchen, die so weit wie möglich sicherstellen werden, dass die Datenlieferanten, einschließlich der Kapitäne, Schiffseigner, der Agenten, der Betreiber, der Versender und der zuständigen Behörden, die Informationen nur einmal übermitteln müssen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die übermittelten Informationen in allen einschlägigen Berichterstattungs-, Meldungs- und VTMS-(Vessel Traffic Management and Information System)-Systemen zur Benutzung zugänglich sein werden.

Elektronische Nachrichten, die gemäß dieser Richtlinie und den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft ausgetauscht werden, werden über SafeSeaNet verbreitet. Zu diesem Zweck entwickeln und unterhalten die Mitgliedstaaten die zur elektronischen Übertragung von Daten in das SafeSeaNet-System erforderlichen Schnittstellen.

In den Fällen, in denen nach international vereinbarten Regeln die Weiterleitung von LRIT-Informationen über Schiffe aus Drittländern zulässig ist, werden SafeSeaNet-Netze genutzt, um die gemäß Artikel 6b dieser Richtlinie erhaltenen LRIT-Informationen unter den Mitgliedstaaten bei Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsniveaus zu verbreiten.

4. **Sicherheit und Zugangsrechte**

Das zentrale SafeSeaNet-System und die nationalen SafeSeaNet-Systeme entsprechen den Anforderungen dieser Richtlinie über die Vertraulichkeit der Informationen sowie den Sicherheitsgrundsätzen und -spezifikationen, die in der IFCD beschrieben sind, insbesondere in Bezug auf Zugangsrechte.

Die Mitgliedstaaten benennen alle Benutzer, denen im Einklang mit der IFCD eine Rolle und Zugangsrechte zugeteilt werden.“

RICHTLINIE 2009/18/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 3. Februar 2009 gebilligten Entwurfs ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Seeverkehr in Europa sollte ein hohes allgemeines Sicherheitsniveau aufrechterhalten werden, und es sollten alle Anstrengungen unternommen werden, um die Zahl der Unfälle und Vorkommnisse auf See zu verringern.
- (2) Die schnelle Durchführung technischer Untersuchungen von Unfällen auf See verbessert die Sicherheit auf See, da sie dazu beiträgt, eine Wiederholung solcher Unfälle zu vermeiden, die Todesopfer, Schiffsverlust und Meeresverschmutzung zur Folge haben können.

(3) Das Europäische Parlament hat die Kommission in seiner Entschließung vom 21. April 2004 zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs ⁽⁴⁾ nachdrücklich aufgefordert, einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Untersuchung von Unfällen auf See vorzulegen.

(4) Artikel 2 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (nachstehend „SRÜ“ genannt) berechtigt Küstenstaaten, die Ursachen von Unfällen auf See zu untersuchen, die sich in ihren Hoheitsgewässern ereignen und eine Gefahr für Leben und Umwelt darstellen, bei denen die Such- und Rettungsdienste des Küstenstaats eingreifen oder die den Küstenstaat in sonstiger Weise betreffen.

(5) Nach Artikel 94 des SRÜ haben Flaggenstaaten eine Untersuchung bestimmter Unfälle oder Vorkommnisse auf hoher See von oder vor einer oder mehreren entsprechend befähigten Personen durchzuführen.

(6) Die Regel I/21 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (nachstehend „SOLAS 74“ genannt), das Internationale Freibordübereinkommen vom 5. April 1966 und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 verpflichten die Flaggenstaaten zur Durchführung von Unfalluntersuchungen und zur Weiterleitung einschlägiger Erkenntnisse an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO).

(7) Der Code für die Durchführung obligatorischer IMO-Instrumente im Anhang der Entschließung A.996(25) der IMO-Vollversammlung vom 29. November 2007 weist die Flaggenstaaten auf ihre Verpflichtung hin zu gewährleisten, dass Sicherheitsuntersuchungen im Seeverkehr durch entsprechend qualifizierte Ermittler durchgeführt werden, die in Angelegenheiten, die im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen auf See stehen, kompetent sind. Dieser Code fordert ferner von den Flaggenstaaten, zur Bereitstellung von für diesen Zweck qualifizierten Ermittlern bereit zu sein, unabhängig davon, wo sich der Unfall oder das Vorkommnis ereignet.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (AbI. C 74 E vom 30.3.2008, S. 546), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 6. Juni 2008 (AbI. C 184 E vom 22.7.2008, S. 23), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. September 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 26. Februar 2009 und Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. C 104 E vom 30.4.2004, S. 730.

- (8) Berücksichtigt werden sollte der Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See im Anhang der Entschließung A.849(20) der IMO-Vollversammlung vom 27. November 1997 (nachstehend „IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See“ genannt), der die Umsetzung eines gemeinsamen Ansatzes zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See sowie die Zusammenarbeit zwischen Staaten bei der Ermittlung der für solche Unfälle und Vorkommnisse ursächlichen Faktoren vorsieht. Berücksichtigt werden sollten auch die Entschließung A.861(20) der IMO-Vollversammlung vom 27. November 1997 und die Entschließung MSC.163(78) des IMO-Schiffssicherheitsausschusses vom 17. Mai 2004, die eine Begriffsbestimmung des Schiffsdatenschreibers enthalten.
- (9) Seeleute werden als besondere Kategorie von Arbeitnehmern anerkannt und benötigen im Hinblick auf den globalen Charakter des Schifffahrtssektors sowie die verschiedenen Rechtsordnungen, mit denen sie in Berührung gebracht werden, besonderen Schutz, insbesondere im Bezug auf Kontakte mit Behörden. Im Interesse der zunehmenden Sicherheit auf See sollten sich Seeleute auf faire Behandlung bei einem Seeunfall verlassen können. Ihre Menschenrechte und ihre Menschenwürde sollten zu allen Zeiten gewahrt und alle Sicherheitsuntersuchungen zügig und in gerechter Weise durchgeführt werden. Hierzu sollten die Mitgliedstaaten gemäß ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften weiterhin die einschlägigen Bestimmungen der IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall berücksichtigen.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung Zeugenaussagen nach einem Unfall schützen und ihre Verwendung zu anderen Zwecken als Sicherheitsuntersuchungen verhindern, um Diskriminierungs- und Vergeltungsmaßnahmen gegen Zeugen aufgrund ihrer Teilnahme an der Sicherheitsuntersuchung zu vermeiden.
- (11) Die 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⁽¹⁾ verpflichtet die Mitgliedstaaten, im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung einen Rechtsstatus festzulegen, damit sie und jeder andere Mitgliedstaat, der hieran ein begründetes Interesse hat, an der Untersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See, wenn hieran ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug beteiligt war, teilnehmen oder mitarbeiten oder, sofern dies im Rahmen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See vorgesehen ist, diese leiten können.
- (12) Die 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⁽²⁾ verpflichtet die Mitgliedstaaten, den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See einzuhalten und zu gewährleisten, dass die Ergebnisse der Untersuchungen so bald wie möglich nach deren Abschluss veröffentlicht werden.
- (13) Bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten ist es von entscheidender Bedeutung, unvoreingenommen vorzugehen, damit die Umstände und Ursachen des Unfalls oder Vorkommnisses tatsächlich festgestellt werden können. Diese Untersuchungen sollten daher von qualifizierten Ermittlern unter der Kontrolle einer unabhängigen Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, die mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet ist, damit Interessenkonflikte vermieden werden.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß ihren Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit diesen Behörden dafür Sorge tragen, dass die für die technischen Untersuchungen verantwortlichen Personen ihre Aufgaben unter den bestmöglichen Bedingungen ausüben können.
- (15) Diese Richtlinie sollte die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁽³⁾ unberührt lassen.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass sie oder jeder andere Staat, der ein begründetes Interesse hieran hat, im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung an der Untersuchung eines Unfalls aufgrund der Bestimmungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See teilnehmen oder mitarbeiten oder diese leiten können.
- (17) Prinzipiell unterliegen alle Unfälle oder Vorkommnisse auf See lediglich einer Untersuchung, die durch einen Mitgliedstaat durchgeführt wird, oder einen für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaat unter Mitwirkung anderer Staaten mit wesentlichem Interesse. In begründeten Ausnahmefällen, in denen in Verbindung mit der Flagge des betroffenen Schiffes, dem Unfallort oder der Nationalität der Opfer zwei oder mehr Mitgliedstaaten betroffen sind, können parallele Untersuchungen durchgeführt werden.
- (18) Ein Mitgliedstaat kann im gegenseitigen Einvernehmen einem anderen Mitgliedstaat die Leitung einer Sicherheitsuntersuchung eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See (nachstehend „Sicherheitsuntersuchung“ genannt) oder die Durchführung spezifischer, mit solch einer Untersuchung verbundener Aufgaben übertragen.

⁽¹⁾ ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

⁽³⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

- (19) Die Mitgliedstaaten sollten sich nach Kräften bemühen, keine Gebühren für die Unterstützung zu erheben, um die im Rahmen von Sicherheitsuntersuchungen, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, ersucht wird. Wird ein Mitgliedstaat, der nicht an der Sicherheitsuntersuchung beteiligt ist, um Unterstützung ersucht, so treffen die Mitgliedstaaten eine Vereinbarung über die Erstattung der anfallenden Kosten.
- (20) Nach der Regel V/20 des SOLAS 74 müssen Fahrgast-schiffe und andere Schiffe als Fahrgastschiffe mit 3 000 BRZ und darüber, die am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut wurden, Schiffsdatenschreiber zur Unterstützung bei der Unfalluntersuchung mitführen. In Anbetracht ihrer Bedeutung für die Entwicklung einer Politik zur Verhütung von Seeunfällen sollte das Mitführen dieser Ausrüstungen an Bord von Schiffen, die sich auf Inlands- oder Auslandsfahrt befinden und Häfen der Gemeinschaft anlaufen, systematisch vorgeschrieben sein.
- (21) Die von einem Schiffsdatenschreiber sowie von anderen elektronischen Geräten gelieferten Daten können sowohl nachträglich nach einem Unfall oder Vorkommnis auf See zur Ermittlung der Ursachen als auch vorbeugend zur Sammlung von Erfahrungen über die Umstände, die zu solchen Ereignissen führen, genutzt werden. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass solche Daten — sofern vorhanden — ordnungsgemäß für beide Zwecke genutzt werden.
- (22) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ muss die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (nachstehend die „Agentur“ genannt) mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um im Zusammenhang mit der Anwendung von Gemeinschaftsvorschriften technische Lösungen zu entwickeln und technische Unterstützung zu leisten. Im Bereich der Untersuchung von Unfällen auf See hat die Agentur insbesondere die Aufgabe, die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der Entwicklung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Unfällen auf See nach vereinbarten internationalen Grundsätzen zu fördern, wobei die unterschiedlichen Rechtssysteme der Mitgliedstaaten gebührend zu berücksichtigen sind.
- (23) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 erleichtert die Agentur die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten durch die Unterstützung bei der Untersuchung und durch die Analyse bereits vorliegender Untersuchungsberichte über Unfälle.
- (24) Bei Sicherheitsuntersuchungen gewonnene relevante Erkenntnisse sollten bei der Entwicklung oder Überarbeitung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See berücksichtigt werden.
- (25) Die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft sollten den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung abgeleitet werden, angemessen Rechnung tragen.
- (26) Da das Ziel der technischen Sicherheitsuntersuchungen die Verhütung von Unfällen und Vorkommnissen auf See ist, sollten die Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen unter keinen Umständen die Haftung ermitteln oder Schuld zuweisen.
- (27) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit in der Gemeinschaft und somit die Verringerung der Gefahr künftiger Seeunfälle, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher in Anbetracht des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in jenem Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (28) 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 ⁽²⁾ erlassen werden.
- (29) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, diese Richtlinie zu ändern, um relevante spätere Änderungen von internationalen Übereinkommen, Protokollen, Codes und Entschliefungen umzusetzen und die gemeinsame Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See anzunehmen und zu ändern. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, 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.
- (30) Gemäß Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung „Bessere Rechtsetzung“ ⁽³⁾ sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

- (1) Ziel dieser Richtlinie ist die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und die Vorbeugung von Verschmutzungen durch Schiffe und dadurch gleichzeitig die Verringerung der Gefahr zukünftiger Unfälle auf See durch

⁽¹⁾ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽³⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

- a) die Erleichterung einer schnellen Sicherheitsuntersuchung und ordnungsgemäßen Analyse von Unfällen und Vorkommissen auf See zur Ermittlung ihrer Ursachen sowie
- b) die Gewährleistung einer rechtzeitigen und genauen Berichterstattung über die Sicherheitsuntersuchungen und von Vorschlägen für Abhilfemaßnahmen.

(2) Die Untersuchungen im Rahmen dieser Richtlinie dienen nicht dazu, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen. Die Mitgliedstaaten müssen jedoch gewährleisten, dass die Untersuchungsstelle oder Untersuchungseinrichtung (nachstehend „Untersuchungsstelle“ genannt) nicht deshalb unvollständig über den Unfall oder das Vorkommnis auf See Bericht erstattet, weil aus ihren Ergebnissen eine Schuld oder Haftung abgeleitet werden könnte.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Unfälle und Vorkommissen auf See,

- a) an denen Schiffe beteiligt sind, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, oder
- b) die sich im Küstenmeer und den inneren Gewässern der Mitgliedstaaten im Sinne des SRÜ ereignen oder
- c) die sonstige begründete Interessen der Mitgliedstaaten berühren.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Unfälle und Vorkommissen auf See mit ausschließlicher Beteiligung von

- a) Kriegsschiffen, Truppentransportschiffen oder sonstigen einem Mitgliedstaat gehörenden oder von ihm betriebenen Schiffen, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen Zwecken als Handelszwecken dienen,
- b) Schiffen ohne Maschinenantrieb, Holzschiffen einfacher Bauart, nicht für den Handel eingesetzten Sportbooten oder Sportfahrzeugen, sofern sie nicht über eine Besatzung verfügen oder verfügen werden und zu kommerziellen Zwecken mehr als 12 Fahrgäste befördern,
- c) im Binnenschiffsverkehr betriebenen Fahrzeugen der Binnenschiffahrt,
- d) Fischereifahrzeugen mit einer Länge von weniger als 15 Metern oder
- e) fest installierten Offshore-Bohreinheiten.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommissen auf See“ bezeichnet den Code für die Unter-

suchung von Unfällen und Vorkommissen auf See im Anhang der Entschließung A.849(20) der IMO-Vollversammlung vom 27. November 1997, in seiner aktualisierten Fassung.

2. Die nachstehenden Begriffe sind gemäß den Begriffsbestimmungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommissen auf See zu verstehen:

- a) „Unfall auf See“,
- b) „sehr schwerer Unfall“,
- c) „Vorkommnis auf See“,
- d) „Sicherheitsuntersuchung von Unfällen oder Vorkommissen auf See“,
- e) „für die Untersuchungen federführender Staat“,
- f) „Staat mit begründetem Interesse“.

3. Der Begriff „schwerer Unfall“ ist gemäß der aktualisierten Begriffsbestimmung in dem Rundschreiben MSC-MEPC.3/-Circ.3 des Schiffssicherheitsausschusses und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO vom 18. Dezember 2008 zu verstehen.

4. Die „IMO-Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall“ bezeichnen die Leitlinien im Anhang der Entschließung LEG.3(91) des IMO-Rechtsausschusses vom 27. April 2006, wie sie vom Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation auf dessen 296. Sitzung vom 12.-16. Juni 2006 gebilligt wurden.

5. Die Begriffe „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ und „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“ sind gemäß den Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 1999/35/EG zu verstehen.

6. Der Begriff „Schiffsdatenschreiber“ (nachstehend „VDR“ genannt) ist gemäß der Begriffsbestimmung in der Entschließung A.861(20) der IMO-Vollversammlung und der Entschließung MSC.163(78) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO zu verstehen.

7. „Sicherheitsempfehlung“ bezeichnet jeden Vorschlag, auch im Bereich der Registrierung und der Kontrolle,

a) der Untersuchungsstelle des Staates, die die Sicherheitsuntersuchung durchführt oder leitet, auf der Grundlage von Informationen, die sich aus dieser Untersuchung ergeben, oder, gegebenenfalls,

b) der Kommission, die auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten sowie der Ergebnisse durchgeführter Sicherheitsuntersuchungen vorgeht.

Artikel 4

Status der Sicherheitsuntersuchungen

(1) Die Mitgliedstaaten definieren gemäß ihrer Rechtsordnung den Rechtsstatus der Sicherheitsuntersuchung dergestalt, dass diese Untersuchungen so wirksam und so schnell wie möglich durchgeführt werden können.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten gemäß ihren Rechtsvorschriften und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden, dass Sicherheitsuntersuchungen

- a) unabhängig von strafrechtlichen oder sonstigen gleichzeitig stattfindenden Untersuchungen durchgeführt werden, mit denen die Haftung ermittelt oder Schuld zugewiesen werden soll, und
- b) durch solche Untersuchungen nicht in unangemessener Weise verhindert, ausgesetzt oder verzögert werden.

(2) Die von den Mitgliedstaaten festzulegenden Vorschriften beziehen gemäß dem in Artikel 10 genannten Rahmen für die ständige Zusammenarbeit Regelungen ein, die folgendes zulassen:

- a) die Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung bei Sicherheitsuntersuchungen, die von anderen Mitgliedstaaten durchgeführt werden, oder die Übertragung der Leitung einer solchen Sicherheitsuntersuchung an einen anderen Mitgliedstaat im Einklang mit Artikel 7 und
- b) die Koordinierung der Tätigkeiten ihrer jeweiligen Untersuchungsstellen in dem Maße, wie es für das Erreichen der Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist.

Artikel 5

Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Untersuchungsstelle gemäß Artikel 8 nach sehr schweren Unfällen auf See eine Sicherheitsuntersuchung durchführt, wenn

- a) ein Schiff beteiligt ist, das unter seiner Flagge fährt, unabhängig vom Ort des Unfalls, oder
- b) der Unfall in seinem Küstenmeer oder in seinen inneren Gewässern gemäß Definition des SRÜ stattgefunden hat, unabhängig von der Flagge, die das am Unfall beteiligte Schiff führt bzw. die beteiligten Schiffe führen, oder
- c) ein begründetes Interesse dieses Mitgliedstaats gegeben ist, unabhängig vom Ort des Unfalls oder von der Flagge, die das am Unfall beteiligte Schiff führt bzw. die beteiligten Schiffe führen.

(2) Außerdem führt die Untersuchungsstelle im Falle von schweren Unfällen eine vorläufige Beurteilung durch, um zu

entscheiden, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wird. Entscheidet die Untersuchungsstelle, auf eine Sicherheitsuntersuchung zu verzichten, so sind die Gründe für diese Entscheidung gemäß Artikel 17 Absatz 3 zu speichern und zu melden.

Bei irgendeinem anderen Unfall oder Vorkommnis auf See entscheidet die Untersuchungsstelle, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist.

In der im ersten und zweiten Unterabsatz genannten Entscheidung berücksichtigt die Untersuchungsstelle die Schwere des Unfalls oder Vorkommnisses auf See, die Art des beteiligten Schiffs und/oder der Ladung und die Möglichkeit, dass die Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchung zur Vorbeugung von künftigen Unfällen und Vorkommnissen führen können.

(3) Umfang und konkrete Vorkehrungen für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen werden von der Untersuchungsstelle des für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaats in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der anderen Staaten mit begründetem Interesse derart festgelegt, dass sie im Hinblick auf das Erreichen des Ziels der Richtlinie möglichst sinnvoll und auf die Verhütung künftiger Unfälle und Vorkommnisse ausgerichtet sind.

(4) Bei Sicherheitsuntersuchungen folgt die Untersuchungsstelle der gemeinsamen, gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 entwickelten Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See. Die Untersuchungsbeauftragten können von dieser Methodik in besonderen Fällen abweichen, wenn dies nach ihrem fachlichen Urteil als erforderlich angesehen werden kann und zum Erreichen der Untersuchungsziele notwendig ist. Die Kommission nimmt diese Methodik für die Zwecke dieser Richtlinie an oder ändert sie und berücksichtigt dabei bei Sicherheitsuntersuchungen gewonnene relevante Erkenntnisse.

Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 19 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(5) Eine Sicherheitsuntersuchung wird so rasch wie möglich und jedenfalls nicht später als zwei Monate nach Eintreten eines Unfalls oder Vorkommnisses auf See eingeleitet.

Artikel 6

Meldepflicht

Die Mitgliedstaaten schreiben in ihren Rechtsvorschriften vor, dass ihre jeweilige Untersuchungsstelle von den zuständigen Behörden und/oder den Beteiligten unverzüglich über sämtliche Unfälle und Vorkommnisse zu unterrichten ist, die unter diese Richtlinie fallen.

Artikel 7

Leitung von Sicherheitsuntersuchungen und Teilnahme daran

(1) Prinzipiell unterliegen alle Unfälle oder Vorkommnisse auf See lediglich einer Untersuchung, die durch einen Mitgliedstaat durchgeführt wird, oder einen für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaat unter Mitwirkung eines anderen Staates mit wesentlichem Interesse.

Bei Sicherheitsuntersuchungen, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, arbeiten daher die betreffenden Mitgliedstaaten zusammen, um schnell zu vereinbaren, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll. Sie bemühen sich nach Kräften, Einvernehmen über die Untersuchungsverfahren zu erzielen. Im Rahmen dieses Einvernehmens haben andere Staaten mit begründetem Interesse die gleichen Rechte und den gleichen Zugang zu Zeugen und Beweisen wie die Mitgliedstaaten, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen. Sie haben ferner das Recht auf eine Berücksichtigung ihres Standpunktes durch den für die Sicherheitsuntersuchungen federführenden Mitgliedstaat.

Die gleichzeitige Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen zu demselben Unfall oder Vorkommnis auf See sollte strikt auf Ausnahmefälle beschränkt sein. In solchen Fällen benachrichtigt der Mitgliedstaat die Kommission unter Angabe der Gründe für die Durchführung solcher gleichzeitiger Sicherheitsuntersuchungen. Mitgliedstaaten, die gleichzeitige Sicherheitsuntersuchungen durchführen, kooperieren miteinander. Insbesondere tauschen die betroffenen Untersuchungsstellen sämtliche einschlägigen, im Laufe ihrer jeweiligen Untersuchungen gesammelten Informationen aus, um so weit wie möglich gemeinsame Schlussfolgerungen zu erzielen.

Die Mitgliedstaaten unterlassen alle Maßnahmen, die die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung innerhalb des Geltungsbereichs dieser Richtlinie unnötig behindern, aussetzen oder verzögern könnten.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 ist jeder Mitgliedstaat so lange für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Mitgliedstaaten mit begründetem Interesse zuständig, bis eine Einigung darüber zustande kommt, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll.

(3) Unbeschadet ihrer Verpflichtungen nach dieser Richtlinie und nach dem Völkerrecht kann ein Mitgliedstaat von Fall zu Fall im gegenseitigen Einvernehmen die Leitung einer Sicherheitsuntersuchung oder die Durchführung spezifischer damit verbundener Aufgaben einem anderen Mitgliedstaat übertragen.

(4) Ist ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug an einem Unfall oder Vorkommnis auf See beteiligt, leitet der Mitgliedstaat, in dessen Küstenmeer oder inneren Gewässern gemäß Definition des SRÜ der Unfall bzw. das Vorkommnis eingetreten ist — bzw. bei in anderen Gewässern eingetretenen Unfällen oder Vorkommnissen der letzte Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgewässern das Fahrgastschiff bzw. Fahrzeug verkehrt ist — die Sicherheitsuntersuchung ein. Dieser Staat ist für die Sicherheitsuntersuchung und die Koordinierung mit anderen Staaten mit begründetem Interesse zuständig, bis

eine Einigung darüber zustande gekommen ist, welcher von ihnen der für die Untersuchungen federführende Mitgliedstaat sein soll.

Artikel 8

Untersuchungsstellen

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsuntersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Untersuchungsstelle durchgeführt werden, die mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet und von entsprechend qualifizierten Untersuchungsbeauftragten durchgeführt werden, die für Fragen im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen auf See kompetent sind.

Damit die Untersuchungsstelle die Sicherheitsuntersuchungen unvoreingenommen durchführen kann, ist sie organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten.

Binnenstaaten, die weder Schiffe noch andere Wasserfahrzeuge unter ihrer Flagge haben, benennen eine unabhängige Zentralstelle für die Mitwirkung an einer Untersuchung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c.

(2) Die Untersuchungsstelle gewährleistet, dass die einzelnen Untersuchungsbeauftragten über Kenntnisse und praktische Erfahrungen in den Fachbereichen verfügen, die zu ihren üblichen Untersuchungsaufgaben gehören. Ferner stellt die Untersuchungsstelle erforderlichenfalls die rasche Zugänglichkeit geeigneter Fachkenntnisse sicher.

(3) Die der Untersuchungsstelle übertragenen Tätigkeiten können auch die Sammlung und Analyse von Daten zur Seeverkehrssicherheit beinhalten, insbesondere im Hinblick auf die Unfallverhütung, sofern diese Tätigkeiten die Unabhängigkeit der Stelle nicht beeinträchtigen oder Zuständigkeiten in Regulierungs-, Verwaltungs- und Normungsfragen mit sich bringen.

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer jeweiligen Untersuchungsstelle bzw. einer anderen Untersuchungsstelle, an die sie die Sicherheitsuntersuchung übertragen hat, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden, mit sämtlichen, für die Durchführung der Sicherheitsuntersuchung einschlägigen Informationen versorgt werden und daher folgende Befugnisse haben:

- a) freier Zugang zu allen relevanten Gebieten bzw. Unfallorten sowie zu allen Schiffen, Wracks und Bauten, einschließlich Ladung, Ausrüstung und Trümmern;
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Suche nach sowie Entnahme von Wrackteilen, Trümmern und sonstigen Bauteilen oder Stoffen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) Anforderung der Untersuchung bzw. Analyse der unter Buchstabe b genannten Gegenstände und freier Zugang zu den Ergebnissen solcher Untersuchungen bzw. Analysen;

- d) freier Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, einschließlich VDR-Daten, die sich auf ein Schiff, eine Fahrt, eine Ladung, eine Mannschaft oder eine sonstige Person, einen Gegenstand, einen Zustand oder einen Umstand beziehen, sowie Vervielfältigung und Nutzung solcher Daten;
- e) freier Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Körper von Opfern und zu Tests, die mit Proben aus Körpern von Opfern durchgeführt wurden;
- f) Anforderung von und freier Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb eines Schiffes beteiligten Personen oder anderer relevanter Personen oder zu Tests an den ihnen entnommenen Proben;
- g) Befragung von Zeugen in Abwesenheit von Personen, deren Interessen als für die Sicherheitsuntersuchung hinderlich gelten könnten;
- h) Erhalt von Aufzeichnungen von Schiffsbesichtigungen und sachdienlichen Informationen im Besitz des Flaggenstaates, der Schiffseigner, der Klassifikationsgesellschaften oder anderer relevanter Beteiligter, sofern diese oder ihre Vertreter in dem jeweiligen Mitgliedstaat ansässig sind;
- i) Ersuchen um den Beistand der zuständigen Behörden der jeweiligen Staaten, einschließlich der Besichtigter des Flaggenstaats und des Hafenstaats, der Bediensteten der Küstenwache, des für die Überwachung des Schiffsverkehrs zuständigen Personals der Verkehrszentralen, der Such- und Rettungsdienstleistungen, der Lotsen und von sonstigem Hafen- oder Seeschiffahrtspersonal.

(5) Die Untersuchungsstelle wird in die Lage versetzt, bei der Benachrichtigung über einen Unfall, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt, unverzüglich zu reagieren und über ausreichende Ressourcen für eine unabhängige Erfüllung ihrer Aufgabe zu verfügen. Ihre Untersuchungsbeauftragten erhalten den für die Gewährleistung ihrer Unabhängigkeit erforderlichen Status.

(6) Die Untersuchungsstelle kann gleichzeitig mit den Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie auch die Untersuchung anderer Vorkommnisse als Seeunfälle übernehmen, soweit diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht in Frage stellen.

Artikel 9

Vertraulichkeit

Unbeschadet der Richtlinie 95/46/EG gewährleisten die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung, dass die nachstehenden Informationen nicht zu anderen Zwecken als zur Sicherheitsuntersuchung zur Verfügung gestellt werden, es sei denn, die zuständige Behörde des jeweiligen Mitgliedstaates entscheidet, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Verbreitung besteht:

- a) sämtliche Zeugenaussagen und sonstige Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen, die von der Untersuchungsstelle

im Verlauf der Sicherheitsuntersuchung erfasst bzw. niedergeschrieben werden;

- b) Informationen, die die Identität von Personen preisgeben, die im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung ausgesagt haben;
- c) Informationen besonders sensibler und privater Natur, einschließlich gesundheitsbezogener Informationen über Personen, die von dem Unfall oder Vorkommnis auf See betroffen sind.

Artikel 10

Rahmen für die ständige Zusammenarbeit

(1) Die Mitgliedstaaten errichten in enger Kooperation mit der Kommission einen Rahmen für die ständige Zusammenarbeit, damit ihre jeweiligen Untersuchungsstellen miteinander in dem Maße zusammenarbeiten können, dass die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden.

(2) Die Verfahrensordnung für den Rahmen für die ständige Zusammenarbeit und die dafür erforderlichen organisatorischen Vereinbarungen werden nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren beschlossen.

(3) Innerhalb des Rahmens für die ständige Zusammenarbeit vereinbaren die Untersuchungsstellen in den Mitgliedstaaten insbesondere die Modalitäten der Zusammenarbeit, mit denen Folgendes am besten erreicht werden kann:

- a) gemeinsame Nutzung durch die Untersuchungsstellen von Einrichtungen, Anlagen und Geräten für die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Sicherheitsuntersuchung relevanten Gegenständen, einschließlich der Gewinnung und Auswertung von Daten von VDR und sonstigen elektronischen Geräten;
- b) gegenseitige Bereitstellung von technischer Hilfe oder Fachkenntnissen zur Erfüllung spezifischer Aufgaben;
- c) Erwerb und Austausch von Informationen, die für die Analyse von Unfalldaten sowie für die Abgabe geeigneter Sicherheitsempfehlungen auf Gemeinschaftsebene von Belang sind;
- d) Aufstellung gemeinsamer Grundsätze für die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und für die Anpassung von Untersuchungsmethoden an die Entwicklung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts;
- e) die in Artikel 16 genannten Frühwarnungen auf geeignete Weise zu regeln;
- f) Aufstellung von Vertraulichkeitsregeln für den Austausch — unter Achtung der innerstaatlichen Vorschriften — von Zeugenaussagen und die Verarbeitung von Daten und anderen Informationen nach Artikel 9, auch im Rahmen der Beziehungen zu Drittländern;
- g) gegebenenfalls Organisation einschlägiger Schulungsmaßnahmen für einzelne Untersuchungsbeauftragte;

- h) Förderung der Zusammenarbeit mit den Untersuchungsstellen von Drittländern und mit den internationalen Organisationen für die Untersuchung von Seeunfällen in den unter diese Richtlinie fallenden Bereichen;
- i) Bereitstellung aller sachdienlichen Informationen an die Untersuchungsstellen, die die Sicherheitsuntersuchungen durchführen.

Artikel 11

Kosten

- (1) Bei Sicherheitsuntersuchungen, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, werden für die jeweiligen Tätigkeiten keine Gebühren erhoben.
- (2) Falls ein Mitgliedstaat, der nicht an der Sicherheitsuntersuchung beteiligt ist, um Unterstützung gebeten wird, vereinbaren die Mitgliedstaaten eine Erstattung der anfallenden Kosten.

Artikel 12

Zusammenarbeit mit Drittländern mit begründetem Interesse

- (1) Die Mitgliedstaaten arbeiten bei den Sicherheitsuntersuchungen so weit wie möglich mit Drittländern mit begründetem Interesse zusammen.
- (2) Drittländern mit begründetem Interesse wird es im gegenseitigen Einvernehmen gestattet, sich einer Sicherheitsuntersuchung, die von einem Mitgliedstaat im Rahmen dieser Richtlinie durchgeführt wird, in jeder Phase der Untersuchung anzuschließen.
- (3) Die Mitwirkung eines Mitgliedstaats an einer Sicherheitsuntersuchung, die von einem Drittland mit begründetem Interesse durchgeführt wird, erfolgt unbeschadet der Pflichten bezüglich der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen und der Berichterstattung darüber im Rahmen dieser Richtlinie. Ist ein Drittland mit begründetem Interesse federführend bei einer Sicherheitsuntersuchung, an der ein oder mehrere Mitgliedstaaten beteiligt sind, so können die Mitgliedstaaten beschließen, keine gleichzeitig stattfindenden Sicherheitsuntersuchungen durchzuführen, sofern die von dem Drittland geleitete Sicherheitsuntersuchung gemäß dem IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See durchgeführt wird.

Artikel 13

Beweissicherung

Die Mitgliedstaaten erlassen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die von Unfällen und Vorkommnissen im Anwendungsbereich dieser Richtlinie betroffenen Parteien sich nach Kräften um Folgendes bemühen:

- a) die Speicherung sämtlicher Daten von Seekarten, Schiffstagebüchern, elektronischen und magnetischen Aufzeichnungen sowie Videobändern, einschließlich Daten von VDR und sonstigen elektronischen Geräten, über den Zeitraum vor, während und nach einem Unfall;

- b) die Verhinderung des Überschreibens oder sonstiger Veränderungen solcher Daten;
- c) den Schutz anderer Geräte, die berechtigterweise für die Sicherheitsuntersuchung des Unfalls als wesentlich gelten, vor Störungen;
- d) die unverzügliche Einholung und Sicherung aller Beweise für Sicherheitsuntersuchungen.

Artikel 14

Untersuchungsberichte

- (1) Über im Rahmen dieser Richtlinie durchgeführte Sicherheitsuntersuchungen wird ein Bericht veröffentlicht, der in einem von der zuständigen Untersuchungsstelle bestimmten Format und in Einklang mit den entsprechenden Abschnitten des Anhangs I verfasst wird.

Die Untersuchungsstellen können beschließen, dass über eine Sicherheitsuntersuchung, die keinen sehr schweren beziehungsweise schweren Unfall auf See betrifft und deren Ergebnisse voraussichtlich nicht zur Vorbeugung künftiger Unfälle und Vorkommnisse führen werden, ein vereinfachter Bericht erstellt wird, der zu veröffentlichen ist.

- (2) Die Untersuchungsstellen ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten Bericht, einschließlich dessen Schlussfolgerungen und jeglicher Empfehlungen, innerhalb von 12 Monaten ab dem Datum des Unfalls der Öffentlichkeit und insbesondere dem Seeverkehrssektor zugänglich zu machen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht in dieser Zeit zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder Vorkommnisses ein Zwischenbericht veröffentlicht.

- (3) Die Untersuchungsstelle des für die Untersuchungen federführenden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission eine Ausfertigung des Abschlussberichts, des vereinfachten Berichts oder des Zwischenberichts. Sie berücksichtigt mögliche technische Anmerkungen der Kommission zu den Abschlussberichten, die den Inhalt der Ergebnisse nicht beeinflussen, im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität des Berichts so, wie es am ehesten zur Erreichung des Ziels dieser Richtlinie beiträgt.

Artikel 15

Sicherheitsempfehlungen

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Adressaten die von den Untersuchungsstellen abgegebenen Sicherheitsempfehlungen gebührend berücksichtigen und diese unter Einhaltung des Gemeinschafts- und Völkerrechts gegebenenfalls angemessen weiterverfolgt werden.

- (2) Gegebenenfalls gibt eine Untersuchungsstelle oder die Kommission Sicherheitsempfehlungen auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten und der Gesamtergebnisse der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen ab.

- (3) Eine Sicherheitsempfehlung unternimmt unter keinen Umständen die Feststellung der Haftung oder Zuweisung von Schuld für einen Unfall.

Artikel 16

Frühwarnsystem

Unbeschadet ihres Rechts auf Veröffentlichung einer Frühwarnung unterrichtet die Untersuchungsstelle eines Mitgliedstaats zu jedem Zeitpunkt einer Sicherheitsuntersuchung die Kommission unverzüglich über die Notwendigkeit einer Frühwarnung, falls sie zu der Ansicht gelangt, dass auf Gemeinschaftsebene dringend gehandelt werden muss, um der Gefahr neuer Unfälle vorzubeugen.

Falls erforderlich gibt die Kommission eine Warnung an die zuständigen Behörden in allen anderen Mitgliedstaaten, an die Seeverkehrswirtschaft und an alle anderen betroffenen Parteien aus.

Artikel 17

Europäische Datenbank für Unfälle auf See

(1) Daten über Unfälle und Vorkommnisse auf See werden in einer europäischen elektronischen Datenbank gespeichert und ausgewertet, die die Kommission unter der Bezeichnung „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP) einrichten wird.

(2) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Behörden, die für diese Datenbank zugangsberechtigt sind.

(3) Die Untersuchungsstellen der Mitgliedstaaten melden der Kommission Unfälle und Vorkommnisse auf See gemäß den Vorgaben in Anhang II. Sie legen der Kommission auch Daten gemäß der Regelung über die EMCIP-Datenbank vor, die aus Sicherheitsuntersuchungen gewonnen werden.

(4) Die Kommission und die Mitgliedstaaten entwickeln eine Datenbank-Regelung und eine Methode für die Meldung von Daten innerhalb angemessener Fristen.

Artikel 18

Faire Behandlung von Seeleuten

Im Einklang mit ihrem einzelstaatlichen Recht berücksichtigen die Mitgliedstaaten die entsprechenden Bestimmungen der Leitlinien der IMO über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Unfall auf See in ihren Hoheitsgewässern.

Artikel 19

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ eingesetzt wurde.

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

⁽¹⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf zwei Monate festgesetzt.

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

Artikel 20

Änderungsbefugnisse

Die Kommission kann die Begriffsbestimmungen in dieser Richtlinie sowie die Verweise auf Rechtsakte der Gemeinschaft und der IMO aktualisieren, um sie an Gemeinschafts- oder IMO-Vorschriften, die zwischenzeitlich in Kraft getreten sind, anzupassen, soweit dabei der Anwendungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, werden nach dem in Artikel 19 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Die Kommission kann nach demselben Verfahren auch die Anhänge ändern.

Änderungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See können gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeklammert werden.

Artikel 21

Zusätzliche Maßnahmen

Diese Richtlinie hindert einen Mitgliedstaat in keiner Weise daran, zusätzliche Maßnahmen zur Sicherheit auf See zu ergreifen, die nicht unter diese Richtlinie fallen, vorausgesetzt, dass solche Maßnahmen nicht gegen diese Richtlinie verstoßen oder in irgendeiner Weise weder die Erreichung ihrer Ziele beeinträchtigen noch ihre Umsetzung gefährden.

Artikel 22

Sanktionen

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

Artikel 23

Bericht über die Umsetzung

Die Kommission legt alle fünf Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor und schlägt, falls notwendig, weitere Maßnahmen unter Berücksichtigung der dort genannten Empfehlungen vor.

*Artikel 24***Änderungen bestehender Rechtsakte**

- (1) Artikel 12 der Richtlinie 1999/35/EG wird gestrichen.
- (2) Artikel 11 der Richtlinie 2002/59/EG wird gestrichen.

*Artikel 25***Umsetzung**

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 17. Juni 2011 nachzukommen.

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

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

*Artikel 26***Inkrafttreten**

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

*Artikel 27***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

ANHANG I

Inhalt des Berichts über die Sicherheitsuntersuchung

Vorwort

Hier wird der einzige Zweck der Sicherheitsuntersuchung dargestellt und darauf hingewiesen, dass eine Sicherheitsempfehlung keinesfalls eine Haftungs- oder Schuldvermutung schafft und, dass der Bericht inhaltlich und stilistisch nicht mit der Absicht verfasst wurde, in einem juristischen Verfahren verwendet zu werden.

(Der Bericht sollte weder Verweise auf Zeugenaussagen enthalten noch eine Person, die in diesem Bericht genannt wird, mit einer Person in Verbindung bringen, die im Zuge der Sicherheitsuntersuchung eine Zeugenaussage gemacht hat.)

1. ZUSAMMENFASSUNG

In diesem Teil werden die grundlegenden Fakten zu dem Unfall oder Vorkommnis auf See dargelegt: Was hat sich wann, wo und wie ereignet? Gab es Tote, Verletzte, Schäden am Schiff oder an der Ladung, Schäden Dritter oder Umweltschäden?

2. FAKTEN

Dieser Teil enthält verschiedene Abschnitte, deren Inhalt hinreichende Informationen enthält, die die Untersuchungsstelle als Fakten bewertet, die die Analyse substantiieren und das Verständnis erleichtern.

Hierzu gehören insbesondere die folgenden Angaben:

2.1. Schiffsdaten

Flagge/Register,

Identifizierung,

Hauptmerkmale,

Eigner und Geschäftsführung,

Einzelheiten der Konstruktion,

Mindestbesatzung,

zulässige Ladung.

2.2. Reisedaten

Anlaufhäfen,

Art der Fahrt,

Angaben zur Ladung,

Besatzung.

2.3. Angaben zu dem Unfall oder Vorkommnis auf See

Art des Unfalls oder Vorkommnisses auf See,

Datum und Uhrzeit,

Position und Ort des Unfalls oder Vorkommnisses auf See,

äußere und innere Umstände,

Schiffsbetrieb und Fahrtabschnitt,

Platz an Bord,

menschlicher Faktor,

Folgen (für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt sowie sonstige Folgen).

2.4. Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

beteiligte Personen,

eingesetzte Mittel,

Reaktionsschnelligkeit,
ergriffene Maßnahmen,
Ergebnisse.

3. DARSTELLUNG DES UNFALLHERGANGS

In diesem Teil sind der Hergang des Unfalls oder Vorkommnisses auf See unter chronologischer Auflistung der Vorfälle zu schildern, die sich vor, während und nach dem Unfall oder Vorkommnis auf See ereignet haben, und die jeweiligen Akteure zu nennen (Personen, Material, Umfeld, Ausrüstung oder externer Agent). Die Darstellung des Unfallhergangs erstreckt sich auf den Zeitraum, in dem sich die Vorfälle ereignet haben, die direkt zu dem Unfall oder Vorkommnis auf See geführt haben. Dieser Teil enthält auch alle sachdienlichen Angaben über die durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen, einschließlich der Ergebnisse von Untersuchungen oder Prüfungen.

4. AUSWERTUNG

Dieser Teil enthält verschiedene Abschnitte, die Aufschluss über jeden unfallrelevanten Vorfall geben und Erläuterungen zu den Ergebnissen etwaiger relevanter Untersuchungen oder Prüfungen enthalten, die im Laufe der Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wurden, sowie zu etwaigen Sicherheitsmaßnahmen, die bereits zur Verhütung von Unfällen auf See ergriffen wurden.

In diesen Abschnitten sollten folgende Fragen behandelt werden:

- Zusammenhang und Umstände des Unfalls,
- menschliches Versagen oder Unterlassungen, Vorfälle unter Beteiligung von gefährlichem Material, Umweltauswirkungen, Geräteversagen und äußere Einflüsse,
- Faktoren, die auf Funktionen von Personen, Schiffsbetriebsmaßnahmen, Maßnahmen der Behörde an Land oder Vorschriften zurückzuführen sind.

Die im Bericht dargelegten Auswertungen und Bemerkungen erlauben logische Rückschlüsse auf sämtliche unfallrelevante Faktoren, auch auf solche, die zwar zur Verhütung von Unfällen und/oder zur Verhinderung oder Minimierung der Unfallfolgen vorgesehen sind, bei denen sich aber herausgestellt hat, dass sie ungeeignet oder nicht vorhanden sind.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

In diesem Teil werden die Faktoren, die nachweislich zum Unfall geführt haben, sowie die fehlenden oder ungeeigneten Unfallverhütungsmaßnahmen (Material, Funktionen, Symbole oder Verfahren) zusammengestellt, für die Sicherheitsmaßnahmen entwickelt werden sollten, um Unfälle auf See zu vermeiden.

6. SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN

Dieser Teil des Berichts enthält gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen, die sich aus der Auswertung und den Schlussfolgerungen ergeben und die sich auf bestimmte Aspekte beziehen, wie Rechtslage, Konzeption, Verfahren, Inspektionen, Management, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Schulung, Reparatur- und Wartungsarbeiten, Unterstützung durch die Behörden an Land und Notfallmaßnahmen.

Die Sicherheitsempfehlungen zur Verhütung von Unfällen auf See sind an die Stellen zu richten, die am besten geeignet sind, sie auch umzusetzen, wie Schiffseigner, Geschäftsführer, anerkannte Organisationen, Schifffahrtsbehörden, Schiffsverkehrsdienste, Notfalldienste, internationale Seeschifffahrtsbehörden und europäische Institutionen.

Hierzu gehören auch etwaige Sicherheitsempfehlungen, die bereits während der laufenden Sicherheitsuntersuchungen ausgesprochen bzw. ergriffen wurden.

7. ANLAGEN

Gegebenenfalls ist die folgende nicht abschließende Liste von Angaben dem in Papier- und/oder in elektronischer Form vorliegenden Bericht beizufügen:

- Bilder, Filme, Tonaufnahmen, Karten, Zeichnungen,
 - geltende Normen,
 - verwendete technische Begriffe und Abkürzungen,
 - besondere Sicherheitsstudien,
 - sonstige Informationen.
-

ANHANG II

FÜR DIE MELDUNG VON UNFÄLLEN ODER VORKOMMNISSEN AUF SEE BENÖTIGTE DATEN

(Teil des Europäischen Informationsforums für Unfälle auf See)

NB: Unterstrichene Zahlen bedeuten, dass die Angaben für jedes Schiff zu machen sind, sofern mehr als ein Schiff an dem Unfall oder Vorkommnis auf See beteiligt ist.

01. Zuständiger Mitgliedstaat/Ansprechpartner
02. Untersuchender Mitgliedstaat
03. Rolle des Mitgliedstaats
04. Betroffener Küstenstaat
05. Anzahl der Staaten mit begründetem Interesse
06. Staaten mit begründetem Interesse
07. Meldestelle
08. Zeitpunkt der Meldung
09. Datum der Meldung
10. Name des Schiffes
11. IMO-Kennnummer/Unterscheidungssignal
12. Schiffsflagge
13. Art des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
14. Schiffstyp
15. Datum des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
16. Uhrzeit des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
17. Position — Breitengrad
18. Position — Längengrad
19. Ort des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
20. Auslaufhafen
21. Bestimmungshafen
22. Verkehrstrennungsgebiet
23. Fahrabschnitt
24. Schiffsbetrieb
25. Platz an Bord
26. Tote:
 - Besatzung
 - Passagiere
 - Andere
27. Schwerverletzte:
 - Besatzung
 - Passagiere
 - Andere

- 28. Verschmutzung
 - 29. Schäden am Schiff
 - 30. Schäden an der Ladung
 - 31. Sonstige Schäden
 - 32. Kurze Beschreibung des Unfalls oder Vorkommnisses auf See
 - 33. Kurze Beschreibung der Gründe für den Verzicht auf eine Sicherheitsuntersuchung.
-

RICHTLINIE 2009/20/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ein Element der Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft ist eine Verbesserung der Qualität der Handelsschifffahrt, indem sämtliche Beteiligte stärker in die Verantwortung genommen werden.
- (2) Mit der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße ⁽⁴⁾ wurden bereits abschreckende Maßnahmen ergriffen.
- (3) Die Mitgliedstaaten haben am 9. Oktober 2008 eine Erklärung angenommen, in der sie einstimmig anerkennen, wie wichtig die Anwendung des Protokolls von 1996 zu dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen durch alle Mitgliedstaaten ist.
- (4) Die Verpflichtung, über eine Versicherung zu verfügen, sollte dazu führen, dass die Opfer besser geschützt sind. Sie sollte auch dazu beitragen, dass nicht normgemäße Schiffe ausgeschlossen werden und der Wettbewerb zwischen den Beteiligten wieder hergestellt wird. In ihrer Entschliessung A.898 (21) hat die Internationale Seeschifffahrts-Organisation die Staaten außerdem aufgefordert, Schiffseigentümern dringend nahezu legen, angemessen versichert zu sein.

⁽¹⁾ ABl. C vom 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. März 2007 (ABl. C 27 E vom 31.1.2008, S. 166), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 9. Dezember 2008 (ABl. C 330 E vom 30.12.2008, S. 7) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

(5) Mängel, die auf der Nichteinhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie beruhen, sollten beseitigt werden. In der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) ⁽⁵⁾ ist das Festhalten von Schiffen bereits in dem Fall vorgesehen, dass die Zeugnisse, die an Bord mitgeführt werden müssen, fehlen. Dennoch sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, ein Schiff, das keine Versicherungsbescheinigung mit sich führt, auszuweisen. Die Modalitäten der Ausweisung sollten die Möglichkeit offen lassen, die Situation binnen einer angemessenen Frist zu korrigieren.

(6) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Einführung und Anwendung zweckdienlicher Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Richtlinie werden Vorschriften für bestimmte Aspekte der Verpflichtungen der Schiffseigentümer betreffend ihre Versicherung für Seeforderungen eingeführt.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 300 oder mehr.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die Eigentum eines Staates sind oder von einem Staat für nichtgewerbliche öffentliche Dienste verwendet werden.

(3) Diese Richtlinie lässt die Regelungen der im Anhang aufgeführten Instrumente unberührt, die in dem betreffenden Mitgliedstaat in Kraft sind.

⁽⁵⁾ Siehe Seite 57 dieses Amtsblatts.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiffseigentümer“ den eingetragenen Eigentümer eines Seeschiffes oder jede andere Person, wie etwa den Bareboat-Charterer, die für den Betrieb des Schiffes verantwortlich ist;
- b) „Versicherung“ eine Versicherung mit oder ohne Selbstbeteiligung, zu der beispielsweise eine Schadensversicherung, wie sie gegenwärtig von Mitgliedern der International Group of P & Clubs angeboten wird, und andere wirksame Formen der Versicherung (einschließlich der nachgewiesenen Selbstversicherung) und der finanziellen Sicherheit, die gleichwertige Deckungskonditionen bieten, zählen;
- c) „Übereinkommen von 1996“ die konsolidierte Fassung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen, das von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen wurde, in seiner durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung.

*Artikel 4***Versicherung für Seeforderungen**

- (1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Schiffseigentümer von Schiffen, die ihre Flagge führen, über eine Versicherung für diese Schiffe verfügen.
- (2) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Schiffseigentümer von Schiffen, die eine andere als ihre Flagge führen, über eine Versicherung verfügen, wenn diese Schiffe in einen Hafen in ihrem Hoheitsgebiet einlaufen. Dies hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Einhaltung dieser Verpflichtung vorzuschreiben, wenn derartige Schiffe in ihren Hoheitsgewässern fahren, sofern dies im Einklang mit dem Völkerrecht steht.
- (3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannte Versicherung deckt Seeforderungen ab, die der Haftungsbeschränkung nach dem Übereinkommen von 1996 unterliegen. Der Versicherungsbetrag je Schiff und je Vorfall entspricht dem jeweiligen Haftungshöchstbetrag nach dem Übereinkommen von 1996.

*Artikel 5***Überprüfungen, Einhaltung, Ausweisung aus dem Hafen sowie Verweigerung des Zugangs zum Hafen**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei einer Überprüfung eines Schiffes in einem Hafen in ihrem Hoheitsgebiet gemäß der Richtlinie 2009/16/EG nachgeprüft wird, ob eine in Artikel 6 genannte Bescheinigung an Bord mitgeführt wird.

(2) Wird die in Artikel 6 genannte Bescheinigung nicht an Bord mitgeführt, so kann die zuständige Behörde unbeschadet der Richtlinie 2009/16/EG, in der das Festhalten von Schiffen vorgesehen ist, wenn Sicherheitsfragen betroffen sind, anordnen, dass das Schiff den Hafen zu verlassen hat; diese Anordnung wird der Kommission, den anderen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Flaggenstaat mitgeteilt. Aufgrund einer solchen Ausweisungsanordnung verweigern die Mitgliedstaaten diesem Schiff den Zugang zu ihren Häfen so lange, bis der Schiffseigentümer die in Artikel 6 genannte Bescheinigung vorweist.

*Artikel 6***Versicherungsbescheinigungen**

- (1) Das Bestehen der in Artikel 4 genannten Versicherung ist durch eine oder mehrere Bescheinigungen nachzuweisen, die vom Versicherungsgeber ausgestellt werden und an Bord des Schiffes mitzuführen sind.
- (2) Die vom Versicherungsgeber ausgestellten Bescheinigungen müssen folgende Angaben enthalten:
 - a) Name des Schiffes, dessen IMO-Nummer und Name des Heimathafens;
 - b) Name und Hauptgeschäftssitz des Schiffseigentümers;
 - c) Art und Laufzeit der Versicherung;
 - d) Name und Hauptgeschäftssitz des Versicherungsgebers sowie gegebenenfalls Geschäftssitz, an dem die Versicherung gewährt wird.
- (3) Ist die in der Bescheinigung verwendete Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

*Artikel 7***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen für die Zwecke des Artikels 4 Absatz 1 ein System von Sanktionen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften fest und treffen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

*Artikel 8***Berichte**

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat alle drei Jahre und zum ersten Mal vor dem 1. Januar 2015 einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor.

*Artikel 9***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Januar 2012 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

*Artikel 10***Inkrafttreten**

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

*Artikel 11***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

ANHANG

- Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden.
 - Internationales Übereinkommen von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See.
 - Internationales Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden.
 - Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks.
 - Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See.
-

RICHTLINIE 2009/21/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. April 2009

über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾ ,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sicherheit des Seeverkehrs in der Gemeinschaft und der Bürger, die ihn nutzen, sowie der Schutz der Umwelt sollten zu jeder Zeit gewährleistet sein.
- (2) Mit der Verabschiedung mehrerer Übereinkommen, die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (nachstehend „IMO“) verwahrt werden, wurde für die internationale Schifffahrt ein umfassender Rechtsrahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zum Schutz der Umwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe geschaffen.
- (3) Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) und der Übereinkommen, deren Verwahrer die IMO ist (nachstehend „IMO-Übereinkommen“), sind die Unterzeichnerstaaten dieser Instrumente verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um diesen Instrumenten

volle Wirksamkeit zu verleihen und dadurch zu gewährleisten, dass sich im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ein Schiff für seinen Verwendungszweck eignet und seine Mannschaft aus kompetenten Seeleuten besteht.

- (4) Das von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) im Jahr 2006 angenommene Seearbeitsübereinkommen, das auch Flaggenstaatpflichten betrifft, ist gebührend zu berücksichtigen.
- (5) Die Mitgliedstaaten haben am 9. Oktober 2008 eine Erklärung angenommen, in der sie einstimmig den hohen Stellenwert anerkennen, der der Anwendung der internationalen Übereinkommen in Bezug auf die Flaggenstaatpflichten für die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und als Beitrag zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe zukommt.
- (6) Die in den IMO-Übereinkommen und in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr vorgesehenen Bestimmungen über den Wechsel der Flagge sollten verstärkt und die Transparenz im Verhältnis der Flaggenstaaten untereinander im Interesse der Seeverkehrssicherheit erhöht werden, indem die Verfahren, die die IMO in MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 vom 20. Dezember 2004 über den Transfer von Schiffen zwischen Staaten empfohlen hat, angewandt werden.
- (7) Die Verfügbarkeit von Informationen über Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sowie über Schiffe, die aus dem Register eines Mitgliedstaats ausgetragen wurden, sollte die Leistungen einer Flotte, die hohen Qualitätsansprüchen genügt, transparenter machen und dazu beitragen, die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten besser zu kontrollieren und für gleiche Ausgangsbedingungen für die Verwaltungen zu sorgen.
- (8) Um die Mitgliedstaaten darin zu unterstützen, ihre Leistungen als Flaggenstaat weiter zu verbessern, sollten ihre Verwaltungen regelmäßig einem Audit unterzogen werden.
- (9) Darüber hinaus sollte die Qualität von Verwaltungsverfahren in Übereinstimmung mit den Normen der Internationalen Organisation für Normung (ISO) oder gleichwertigen Standards zertifiziert werden, damit gleiche Ausgangsbedingungen für die Verwaltungen gewährleistet sind.

⁽¹⁾ ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 195.

⁽²⁾ ABl. C 229 vom 22.9.2006, S. 38.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. März 2007 (ABl. C 27 E vom 31.1.2008, S. 140), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 9. Dezember 2008 (ABl. C 330 E vom 30.12.2008, S. 13) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(10) 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⁽¹⁾ erlassen werden.

(11) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Einführung und Anwendung zweckdienlicher Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, 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 zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

(1) Ziel der Richtlinie ist es,

- a) sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Pflichten als Flaggenstaaten wirksam und beständig nachkommen, und
- b) die Sicherheit zu erhöhen und die Umweltverschmutzung durch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu vermeiden.

(2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet der in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)⁽²⁾ aufgeführten Seeverkehrsvorschriften der Gemeinschaft und der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten⁽³⁾.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für die Verwaltung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽²⁾ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiff“ ein Schiff oder Fahrzeug, das unter der Flagge eines Mitgliedstaats im Geltungsbereich der einschlägigen IMO-Übereinkommen fährt und für das ein Zeugnis verlangt wird;
- b) „Verwaltung“ die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt;
- c) „anerkannte Organisation“ eine Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Neufassung)⁽⁴⁾ anerkannt ist;
- d) „Zeugnisse“ die gemäß den einschlägigen IMO-Übereinkommen ausgestellten Zeugnisse;
- e) „IMO-Audit“ ein Audit, das im Einklang mit den Bestimmungen der Entschließung A.974 (24), die die IMO-Vollversammlung am 1. Dezember 2005 verabschiedet hat, durchgeführt wird.

Artikel 4

Bedingungen für die Einsatzerlaubnis für Schiffe nach Erreichung der Berechtigung zum Führen der Flagge eines Mitgliedstaats

(1) Bevor der betreffende Mitgliedstaat für ein Schiff, das die Berechtigung zum Führen der Flagge dieses Mitgliedstaats erhalten hat, die Einsatzerlaubnis erteilt, ergreift er die seines Erachtens geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das betreffende Schiff die geltenden internationalen Regeln und Vorschriften erfüllt. Insbesondere überprüft er mit allen zweckdienlichen Mitteln die Berichte über das Sicherheitsniveau des Schiffs. Er konsultiert erforderlichenfalls den vorherigen Flaggenstaat, um zu klären, ob noch etwaige von dem betreffenden Flaggenstaat ermittelte Mängel oder Sicherheitsprobleme weiter ungelöst sind.

(2) Ersucht ein anderer Flaggenstaat um Informationen zu einem Schiff, das bisher die Flagge eines Mitgliedstaats geführt hat, so übermittelt dieser Mitgliedstaat dem ersuchenden Flaggenstaat unverzüglich ausführliche Angaben zu etwaigen noch bestehenden Mängeln sowie andere sicherheitsrelevante Informationen.

⁽⁴⁾ Siehe Seite 11 dieses Amtsblatts.

*Artikel 5***Festhalten von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen**

Wird die Verwaltung davon unterrichtet, dass ein Schiff, das die Flagge des betreffenden Mitgliedstaats führt, von einem Hafenstaat festgehalten wird, so überwacht sie nach den von ihr hierfür festgelegten Verfahren die Maßnahmen, mit denen das Schiff in Einklang mit den einschlägigen IMO-Übereinkommen gebracht wird.

*Artikel 6***Begleitende Maßnahmen**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass mindestens die folgenden Angaben über Schiffe, die ihre Flagge führen, für die Zwecke dieser Richtlinie aufbewahrt werden und leicht zugänglich sind:

- a) Angaben zum Schiff (Name, IMO-Nummer usw.);
- b) Zeitpunkte der Besichtigungen, gegebenenfalls auch der zusätzlichen und ergänzenden Besichtigungen, und Audits;
- c) Identifikation der an der Zeugniserteilung und Klassifikation des Schiffs beteiligten anerkannten Organisationen;
- d) Identifikation der zuständigen Behörde, die das Schiff im Rahmen der Hafenstaatkontrolle überprüft hat, und Zeitpunkte der Überprüfungen;
- e) Ergebnis der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle (Mängel: ja oder nein, Festhaltemaßnahmen: ja oder nein);
- f) Informationen über Unfälle auf See;
- g) Identifikation der Schiffe, die in den vorangegangenen zwölf Monaten vom betreffenden Mitgliedstaat ausgeflaggt wurden.

*Artikel 7***Flaggenstaat-Audit**

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit ihre Verwaltung mindestens alle sieben Jahre vorbehaltlich einer positiven Antwort der IMO auf ein rechtzeitiges Ersuchen des betreffenden Mitgliedstaats einem IMO-Audit unterzogen wird, und veröffentlichen das Ergebnis des Audits gemäß den einschlägigen innerstaatlichen Bestimmungen über die Wahrung der Vertraulichkeit.

Dieser Artikel tritt spätestens am 17. Juni 2017 oder zu einem früheren Zeitpunkt außer Kraft, wenn ein verbindliches Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten in Kraft getreten ist; dieser Zeitpunkt wird von der Kommission nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren bestimmt.

*Artikel 8***Qualitätsmanagementsystem und interne Bewertung**

(1) Die Mitgliedstaaten entwickeln bis zum 17. Juni 2012 ein Qualitätsmanagementsystem für die operativen Teile der Tätigkeiten ihrer Verwaltung mit Bezug zu den Flaggenstaatpflichten, setzen dieses um und schreiben dieses fort. Ein solches Qualitätsmanagementsystem ist in Übereinstimmung mit den international geltenden Qualitätsnormen zu zertifizieren.

(2) Die Mitgliedstaaten, die auf der im jüngsten Jahresbericht der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle veröffentlichten schwarzen Liste oder zwei Jahre in Folge auf der grauen Liste stehen, legen der Kommission spätestens vier Monate nach Veröffentlichung des Berichts der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle einen Bericht über ihre Leistungen als Flaggenstaat vor.

In dem Bericht sind die wichtigsten Gründe für die Verstöße, die zu dem Festhalten geführt haben, und für die Mängel, die zur Aufnahme in die schwarze oder die graue Liste geführt haben, aufzuführen und zu analysieren.

*Artikel 9***Berichte**

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat alle fünf Jahre und zum ersten Mal bis zum 17. Juni 2012 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor.

Dieser Bericht enthält eine Bewertung der Leistung der Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten.

*Artikel 10***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der nach Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzt wurde.

(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.

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

*Artikel 11***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 17. Juni 2011 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

*Artikel 12***Inkrafttreten**

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

*Artikel 13***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. April 2009.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates

Der Präsident

P. NEČAS

Abonnementpreise 2009 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 000 EUR pro Jahr (*)
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	100 EUR pro Monat (*)
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	700 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	70 EUR pro Monat
Amtsblatt der EU, Reihe C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	40 EUR pro Monat
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	500 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, CD-ROM, 2 Ausgaben pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	360 EUR pro Jahr (= 30 EUR pro Monat)
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

(*) Verkauf von Einzelausgaben:

bis 32 Seiten:	6 EUR
33 bis 64 Seiten:	12 EUR
mehr als 64 Seiten:	Preisfestlegung von Fall zu Fall

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen CD-ROM.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Verkauf und Abonnements

Die vom Amt für Veröffentlichungen herausgegebenen kostenpflichtigen Veröffentlichungen können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_de.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>