

Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

### Inhalt

#### I Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

Verordnung (EG) Nr. 107/2002 der Kommission vom 21. Januar 2002 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise .....	1
Verordnung (EG) Nr. 108/2002 der Kommission vom 21. Januar 2002 zur Änderung der im Zuckersektor für bestimmte Erzeugnisse geltenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle .....	3
Verordnung (EG) Nr. 109/2002 der Kommission vom 21. Januar 2002 zur Festsetzung der gemeinschaftlichen Erzeugerpreise und Einfuhrpreise für Nelken und Rosen zur Anwendung der Einfuhrregelung für bestimmte Waren des Blumenhandels aus Zypern, Israel, Jordanien, Marokko, dem Westjordanland und dem Gazastreifen .....	5
Verordnung (EG) Nr. 110/2002 der Kommission vom 21. Januar 2002 zur Wiedereinführung des bei der Einfuhr von einblütigen (Standard) Nelken mit Ursprung im Westjordanland und im Gazastreifen zu erhebenden Präferenzzolls .....	7
★ <b>Richtlinie 2001/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001 zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden <sup>(1)</sup></b> .....	9
★ <b>Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)</b> .....	17

**Rat**

2002/40/EG:

- \* **Beschluss des Rates vom 6. Dezember 2001 über den Abschluss des Abkommens in Form eines Briefwechsels über die vorläufige Anwendung des Protokolls zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau über die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006** ..... 32
- Abkommen in Form eines Briefwechsels über die vorläufige Anwendung des Protokolls zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau über die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006 ..... 34
- Protokoll zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau über die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006 ..... 35

**Kommission**

2002/41/EG:

- \* **Entscheidung der Kommission vom 21. Januar 2002 mit weiteren detaillierten Bedingungen für die Zulassung der Verbringung von Schweinen aus Betrieben in den im Zusammenhang mit der klassischen Schweinepest eingerichteten Schutz- und Überwachungszonen in Spanien<sup>(1)</sup> (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 105)** ..... 47

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

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

**VERORDNUNG (EG) Nr. 107/2002 DER KOMMISSION**  
**vom 21. Januar 2002**  
**zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 3223/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 mit Durchführungsbestimmungen zur Einfuhrregelung für Obst und Gemüse <sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1498/98 <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 für die in

ihrem Anhang angeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.

- (2) In Anwendung der genannten Kriterien sind die im Anhang zur vorliegenden Verordnung ausgewiesenen pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 22. Januar 2002 in Kraft.

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

Brüssel, den 21. Januar 2002

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 337 vom 24.12.1994, S. 66.

<sup>(2)</sup> ABl. L 198 vom 15.7.1998, S. 4.

## ANHANG

**zu der Verordnung der Kommission vom 21. Januar 2002 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

(EUR/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code (*)	Pauschaler Einfuhrpreis
0702 00 00	052	121,9
	204	102,1
	212	121,5
	624	242,6
	999	147,0
0707 00 05	052	190,2
	628	191,7
	999	190,9
0709 90 70	052	185,4
	204	348,6
	999	267,0
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	56,2
	204	59,0
	212	45,4
	220	52,1
	508	13,4
	999	45,2
0805 20 10	204	94,3
	999	94,3
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	60,6
	464	94,0
	624	81,5
	999	78,7
	0805 50 10	052
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	600	48,8
	999	52,3
	060	38,2
	400	109,1
	404	95,8
	720	113,6
	728	105,5
0808 20 50	999	92,4
	400	111,4
	512	64,6
	720	88,1
	999	88,0

(\*) Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2020/2001 der Kommission (ABl. L 273 vom 16.10.2001, S. 6). Der Code „999“ steht für „Verschiedenes“.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 108/2002 DER KOMMISSION**  
**vom 21. Januar 2002**  
**zur Änderung der im Zuckersektor für bestimmte Erzeugnisse geltenden repräsentativen Preise**  
**und zusätzlichen Einfuhrzölle**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —  
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1260/2001 des Rates vom 19. Juni 2001 über die gemeinsame Marktorganisation für Zucker <sup>(1)</sup>,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1423/95 der Kommission vom 23. Juni 1995 mit Durchführungsbestimmungen zur Einfuhr von Erzeugnissen des Zuckersektors außer Melasse <sup>(2)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 624/98 <sup>(3)</sup>, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 2 zweiter Unterabsatz und Artikel 3 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die bei der Einfuhr von Weißzucker, Rohzucker und bestimmtem Sirup zu berücksichtigenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 1309/2001 der Kommission <sup>(4)</sup>,

zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 104/2002 <sup>(5)</sup> festgesetzt.

- (2) Die Anwendung der mit der Verordnung (EG) Nr. 1423/95 erlassenen Festsetzungsbestimmungen auf die Angaben, die der Kommission vorliegen, hat die Änderung der geltenden Beträge gemäß dem Anhang zur vorliegenden Verordnung zur Folge —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die bei der Einfuhr der in Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 1423/95 genannten Erzeugnisse anzuwendenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Zölle sind im Anhang festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 22. Januar 2002 in Kraft.

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

Brüssel, den 21. Januar 2002

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 178 vom 30.6.2001, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 141 vom 24.6.1995, S. 16.

<sup>(3)</sup> ABl. L 85 vom 20.3.1998, S. 5.

<sup>(4)</sup> ABl. L 177 vom 30.6.2001, S. 21.

<sup>(5)</sup> ABl. L 17 vom 19.1.2002, S. 50.

## ANHANG

**zu der Verordnung der Kommission vom 21. Januar 2002 zur Änderung der bei der Einfuhr von Weißzucker, Rohzucker und der Erzeugnisse des KN-Codes 1702 90 99 anwendbaren repräsentativen Preise und zusätzlichen Zölle**

(in EUR)

KN-Code	Repräsentativer Preis je 100 kg Eigengewicht	Zusätzlicher Zoll je 100 kg Eigengewicht
1701 11 10 <sup>(1)</sup>	21,61	5,50
1701 11 90 <sup>(1)</sup>	21,61	10,82
1701 12 10 <sup>(1)</sup>	21,61	5,31
1701 12 90 <sup>(1)</sup>	21,61	10,30
1701 91 00 <sup>(2)</sup>	29,85	10,31
1701 99 10 <sup>(2)</sup>	29,85	5,79
1701 99 90 <sup>(2)</sup>	29,85	5,79
1702 90 99 <sup>(3)</sup>	0,30	0,35

<sup>(1)</sup> Festsetzung für die Standardqualität gemäß Artikel 1 der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 431/68 des Rates (ABl. L 89 vom 10.4.1968, S. 3).

<sup>(2)</sup> Festsetzung für die Standardqualität gemäß Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 793/72 des Rates (ABl. L 94 vom 21.4.1972, S. 1).

<sup>(3)</sup> Festsetzung pro 1 % Saccharosegehalt.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 109/2002 DER KOMMISSION****vom 21. Januar 2002****zur Festsetzung der gemeinschaftlichen Erzeugerpreise und Einfuhrpreise für Nelken und Rosen zur Anwendung der Einfuhrregelung für bestimmte Waren des Blumenhandels aus Zypern, Israel, Jordanien, Marokko, dem Westjordanland und dem Gazastreifen**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —  
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4088/87 des Rates vom 21. Dezember 1987 zur Festlegung der Bedingungen für die Anwendung von Präferenzzöllen bei der Einfuhr bestimmter Waren des Blumenhandels aus Israel, Jordanien, Marokko, Zypern, dem Westjordanland und dem Gazastreifen<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1300/97<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a),

in Erwägung nachstehenden Grundes:

Gemäß Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4088/87 werden jede zweite Woche die gemeinschaftlichen Einfuhrpreise und Erzeugerpreise für einblütige (Standard) Nelken und mehrblütige (Spray) Nelken, großblütige und kleinblütige Rosen festgesetzt. Diese Preise werden gemäß Artikel 1b der Verordnung (EWG) Nr. 700/88 der Kommission vom 17. März 1988 zur Durchführung der Regelung bei der Einfuhr bestimmter Waren des Blumenhandels mit Ursprung in Zypern, Israel, Jordanien und Marokko sowie im Westjordanland und im Gazastreifen in die Gemeinschaft<sup>(3)</sup>, zuletzt geän-

dert durch die Verordnung (EG) Nr. 2062/97<sup>(4)</sup>, unter Zugrundelegung der von den Mitgliedstaaten übermittelten gewichteten Angaben für den Zeitraum von zwei Wochen festgesetzt. Es ist vorzusehen, dass diese Preise schnellstmöglich festzusetzen sind, damit die anwendbaren Einfuhrzölle bestimmt werden können. Die vorliegende Verordnung ist deshalb unverzüglich in Kraft zu setzen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die gemeinschaftlichen Erzeugerpreise und Einfuhrpreise, die in einem Zeitraum von zwei Wochen auf einblütige (Standard) Nelken, mehrblütige (Spray) Nelken, großblütige Rosen und kleinblütige Rosen gemäß Artikel 1b der Verordnung (EWG) Nr. 700/88 anwendbar sind, werden im Anhang festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 22. Januar 2002 in Kraft.

Sie gilt vom 23. Januar bis 5. Februar 2002.

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

Brüssel, den 21. Januar 2002

*Für die Kommission*  
Franz FISCHLER  
*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 382 vom 31.12.1987, S. 22.

<sup>(2)</sup> ABl. L 177 vom 5.7.1997, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 72 vom 18.3.1988, S. 16.

<sup>(4)</sup> ABl. L 289 vom 22.10.1997, S. 1.

## ANHANG

**der Verordnung der Kommission vom 21. Januar 2002 zur Festsetzung der gemeinschaftlichen Erzeugerpreise und Einfuhrpreise für Nelken und Rosen zur Anwendung der Einfuhrregelung für bestimmte Waren des Blumenhandels aus Zypern, Israel, Jordanien, Marokko, dem Westjordanland und dem Gazastreifen**

(in EUR/100 Stück)

Zeitraum: 23. Januar bis 5. Februar 2002

Gemeinschaftlicher Erzeugerpreis	Einblütige Nelken (Standard)	Mehrblütige Nelken (Spray)	Großblütige Rosen	Kleinblütige Rosen
	18,84	12,61	43,14	17,04
Gemeinschaftlicher Einfuhrpreis	Einblütige Nelken (Standard)	Mehrblütige Nelken (Spray)	Großblütige Rosen	Kleinblütige Rosen
Israel	14,66	—	18,31	14,62
Marokko	18,24	16,65	—	—
Zypern	—	—	—	8,70
Jordanien	—	—	—	—
Westjordanland und Gazastreifen	16,26	—	—	—

**VERORDNUNG (EG) Nr. 110/2002 DER KOMMISSION****vom 21. Januar 2002****zur Wiedereinführung des bei der Einfuhr von einblütigen (Standard) Nelken mit Ursprung im Westjordanland und im Gazastreifen zu erhebenden Präferenzzolls**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

2062/97<sup>(6)</sup>, wurden die diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen erlassen.

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

- (5) Der mit der Verordnung (EG) Nr. 747/2001 festgesetzte Präferenzzoll wurde für einblütige (Standard) Nelken mit Ursprung im Westjordanland und im Gazastreifen durch die Verordnung (EG) Nr. 19/2002 der Kommission<sup>(7)</sup> ausgesetzt.

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4088/87 des Rates vom 21. Dezember 1987 zur Festlegung der Bedingungen für die Anwendung von Präferenzzöllen bei der Einfuhr bestimmter Waren des Blumenhandels aus Israel, Jordanien, Marokko und Zypern sowie dem Westjordanland und dem Gazastreifen<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1300/97<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b),

- (6) Gemäß den in Übereinstimmung mit den Verordnungen (EWG) Nr. 4088/87 und (EWG) Nr. 700/88 getroffenen Feststellungen ist der Schluss zu ziehen, dass die Bedingungen nach Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4088/87 für die Wiedereinführung des Präferenzzolls für einblütige (Standard) Nelken mit Ursprung im Westjordanland und im Gazastreifen erfüllt sind.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (7) Die Kommission trifft diese Maßnahmen im Zwischenzeitraum zweier Sitzungen des Verwaltungsausschusses für lebende Pflanzen und Waren des Blumenhandels —

- (1) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 4088/87 wurden die Durchführungsbestimmungen für einen Präferenzzoll festgelegt, der im Rahmen eines jährlich zu eröffnenden Zollkontingents für die Einfuhr von frischen Schnittblumen in die Gemeinschaft auf großblütige Rosen, kleinblütige Rosen, einblütige (Standard) Nelken und mehrblütige (Spray) Nelken zu erheben ist.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 747/2001 des Rates<sup>(3)</sup>, betrifft die Eröffnung und Verwaltung von Gemeinschaftszollkontingenten für bestimmte Erzeugnisse mit Ursprung in Ägypten, Israel, Malta, Marokko, Tunesien, der Türkei, Zypern, im Westjordanland und im Gazastreifen sowie zur Einführung eines Verfahrens für die Verlängerung und Anpassung dieser Kontingente.

*Artikel 1*

- (1) Der mit der Verordnung (EG) Nr. 747/2001 festgesetzte, bei der Einfuhr von einblütigen (Standard) Nelken (KN-Code ex 0603 10 20) mit Ursprung im Westjordanland und im Gazastreifen zu erhebende Präferenzzoll wird wieder eingeführt.

- (3) Mit der Verordnung (EG) Nr. 109/2002 der Kommission<sup>(4)</sup> wurden zur Anwendung dieser Regelung die gemeinschaftlichen Erzeuger- und Einfuhrpreise für Nelken und Rosen festgesetzt.

- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 19/2002 wird aufgehoben.

- (4) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 700/88 der Kommission<sup>(5)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 23. Januar 2002 in Kraft.

<sup>(1)</sup> ABl. L 382 vom 31.12.1987, S. 22.<sup>(2)</sup> ABl. L 177 vom 5.7.1997, S. 1.<sup>(3)</sup> ABl. L 109 vom 19.4.2001, S. 2.<sup>(4)</sup> Siehe Seite 5 dieses Amtsblatts.<sup>(5)</sup> ABl. L 72 vom 18.3.1988, S. 16.<sup>(6)</sup> ABl. L 289 vom 22.10.1997, S. 1.<sup>(7)</sup> ABl. L 4 vom 8.1.2002, S. 10.

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

Brüssel, den 21. Januar 2002

*Für die Kommission*  
Franz FISCHLER  
*Mitglied der Kommission*

---

**RICHTLINIE 2001/105/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 19. Dezember 2001**

**zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden**

**(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 <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 13. November 2001 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung können durch die ordnungsgemäße, zwingend vorgeschriebene Anwendung der international geltenden Übereinkommen durch die Flaggenstaaten verbessert werden.
- (2) Durch die Richtlinie 94/57/EG des Rates <sup>(5)</sup> wurde ein System der gemeinschaftsweiten Anerkennung von Organisationen eingeführt, die in Einklang mit den internationalen Übereinkommen in unterschiedlichem Umfang zur Überprüfung von Schiffen und zur Ausstellung der einschlägigen Sicherheitszeugnisse für die Mitgliedstaaten zugelassen werden können.
- (3) Bei der Anwendung dieser Richtlinie zeigte sich, dass einige Anpassungen bei der gemeinschaftsweiten Anerkennung der Organisationen sehr zur Stärkung eines solchen Systems hätten beitragen und gleichzeitig die Kontroll- und Meldepflichten der Mitgliedstaaten vereinfachen können.
- (4) Seit der Verabschiedung der Richtlinie 94/57/EG wurden die einschlägigen Rechtsvorschriften in der Gemeinschaft und auf internationaler Ebene weiterentwickelt, so dass weitere Anpassungen der Richtlinie 94/57/EG erforderlich werden.
- (5) Insbesondere ist es für die Zwecke der Richtlinie 94/57/EG angemessen, die nach der Verabschiedung der Richtlinie in Kraft getretenen Änderungen der internationalen Übereinkommen, die dazugehörigen Protokolle

und die damit zusammenhängenden, rechtlich bindenden Kodizes, auf die in Artikel 2 Buchstabe d) der Richtlinie 94/57/EG verwiesen wird, sowie die einschlägigen Entschlüsse der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) anzuwenden.

- (6) Im Hinblick auf die wirksame Durchführung der in den internationalen Übereinkommen festgeschriebenen Verpflichtungen der Flaggenstaaten verabschiedete die IMO-Versammlung am 27. November 1997 die Entschlüsselung A.847(20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente.
- (7) Mit ihrer Entschlüsselung A.741(18) vom 4. November 1993 verabschiedete die IMO-Versammlung den Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code), der durch das neue Kapitel IX des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) bindend vorgeschrieben wurde.
- (8) Um die einheitliche Anwendung des ISM-Codes zu gewährleisten, verabschiedete die IMO am 23. November 1995 mit ihrer Entschlüsselung A.788(19) Leitlinien für seine Umsetzung durch die Seebehörden.
- (9) Zur Harmonisierung der hoheitlich-relevanten Besichtigungen und Überprüfungen, die aufgrund der internationalen Übereinkommen von den Verwaltungen der Flaggenstaaten durchzuführen sind, verabschiedete die IMO die Entschlüsselung A.746(18) vom 4. November 1993 über Leitlinien für die Besichtigung im Rahmen des Harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung.
- (10) Ein guter Leistungsnachweis über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung — wobei die Leistung für alle von einer Organisation klassifizierten Schiffe unabhängig von der Flagge, die sie führen, gemessen wird — ist eine wichtige Aussage über die Leistungsfähigkeit einer Organisation und daher eine wesentliche Voraussetzung für die erstmalige Anerkennung und für die Aufrechterhaltung dieser Anerkennung.
- (11) Im Hinblick auf die erstmalige Anerkennung der Organisationen, die die Zulassung zum Tätigwerden für die Mitgliedstaaten erhalten wollen, kann die Kommission zusammen mit den die Anerkennung beantragenden Mitgliedstaaten auf harmonisierte und zentralisierte Weise wirksamer beurteilen, inwieweit die Anforderungen der Richtlinie 94/57/EG erfüllt sind.

<sup>(1)</sup> ABL C 212 E vom 25.7.2000, S. 114, und ABL C 154 E vom 29.5.2001, S. 51.

<sup>(2)</sup> ABL C 14 vom 16.1.2001, S. 22.

<sup>(3)</sup> ABL C 22 vom 24.1.2001, S. 19.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 30. November 2000 (ABL C 228 vom 13.8.2001, S. 150). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Februar 2001 (ABL C 101 vom 30.3.2001, S. 1) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 16. Mai 2001 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2001 und Beschluss des Rates vom 6. Dezember 2001.

<sup>(5)</sup> ABL L 319 vom 12.12.1994, S. 20. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 97/58/EG der Kommission (ABL L 274 vom 7.10.1997, S. 8).

- (12) Auch für die laufende ex-post-Überwachung der anerkannten Organisationen, bei der beurteilt wird, inwieweit diese die Anforderungen der Richtlinie 94/57/EG erfüllt 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 gesamten Gemeinschaft mit dieser Aufgabe betraut wird.
- (13) Neben der Befugnis der Mitgliedstaaten, die Zulassung einer für sie tätigen Organisation auszusetzen, sollte auch die Gemeinschaft eine ähnliche Befugnis erhalten, so dass die Kommission im Wege des Ausschussverfahrens die Anerkennung einer Organisation für einen begrenzten Zeitraum aussetzen kann, falls die Leistungsfähigkeit der Organisation in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nachlässt und sie es versäumt, die angemessenen Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel zu ergreifen.
- (14) Im Einklang mit dem gemeinschaftsweiten Ansatz ist die Entscheidung über den Entzug der Anerkennung einer Organisation, die die Bestimmungen der Richtlinie nicht erfüllt, einschließlich der Fälle, in denen die Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nicht mehr zufrieden stellend ist, auf Gemeinschaftsebene, und damit von der Kommission, auf der Grundlage des Ausschussverfahrens zu treffen.
- (15) Da die Richtlinie 94/57/EG die Dienstleistungsfreiheit innerhalb der Gemeinschaft gewährleistet, sollte die Gemeinschaft befugt sein, mit den Drittländern, in denen einige der anerkannten Organisationen niedergelassen sind, über die Gleichbehandlung der in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen zu verhandeln.
- (16) Die unterschiedlichen Regelungen für die finanzielle Haftung der für die Mitgliedstaaten tätigen Organisationen stellten ein Problem bei der ordnungsgemäßen Durchführung der Richtlinie 94/57/EG dar. Als Beitrag zur Lösung dieses Problems empfiehlt es sich, ein gewisses Maß an Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene in Bezug auf die Haftung für Ereignisse herbeizuführen, die von einer anerkannten Organisation verursacht wurden, wenn dies durch ein Gericht — auch im Rahmen eines schiedsrichterlichen Verfahrens — festgestellt wurde.
- (17) 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<sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (18) 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 die anerkannten Organisationen sämtliche einschlägigen hoheitlich-relevanten Informationen hinsichtlich des Zustandes ihrer klassifizierten Schiffe an die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden übermitteln und sie der Öffentlichkeit zugänglich machen.
- (19) Um den Klassenwechsel von Schiffen mit dem Ziel, notwendige Reparaturen zu umgehen, zu unterbinden, sollten die anerkannten Organisationen untereinander alle einschlägigen Informationen austauschen in Bezug auf die Bedingungen für Schiffe, welche die Klasse wechseln.
- (20) Eine Organisation sollte nicht von Schiffseignern oder Schiffsbauern oder anderen abhängig sein, die gewerblich Schiffe bauen, ausrüsten, instand halten oder betreiben. Eine Organisation sollte in Bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig sein. Zum Zeitpunkt der Stellung des Antrags auf Anerkennung sollten sich die Klassifikationsgesellschaften und ihre Besichtigter auf individueller Grundlage schriftlich verpflichten, keine hoheitlich-relevanten Aufgaben zu übernehmen, wenn ein Interessenkonflikt droht, d. h. wenn sie selbst Eigner oder Betreiber des zu überprüfenden Schiffs sind bzw. geschäftliche, persönliche oder familiäre Verbindungen zu dem Eigner oder Betreiber des Schiffs unterhalten.
- (21) Zu den Qualitätskriterien, die die technischen Organisationen erfüllen müssen, um auf Gemeinschaftsebene anerkannt zu werden und diese Anerkennung aufrechtzuerhalten, sollten Bestimmungen gehören, die sicherstellen, dass ausschließlich hauptamtliche Besichtigter, die durch internationale Übereinkommen geforderten Überprüfungen und Besichtigungen, d. h. die hoheitlich-relevanten Aufgaben im Zusammenhang mit der Ausfertigung der relevanten Sicherheitszeugnisse, wahrnehmen dürfen. Diese Organisationen müssen alle Mitarbeiter und Niederlassungen, unter anderem auch alle Zweigstellen und Delegationen innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft, streng überwachen, und sie müssen ihre eigenen Zielvorgaben und Anhaltspunkte für ihre Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung festlegen. Ferner müssen diese Organisationen ein Messsystem für die Qualität ihrer Dienste einführen.
- (22) Die Richtlinie 94/57/EG sollte entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 94/57/EG des Rates wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Buchstaben b), c), d), i) und j) erhalten folgende Fassung:
  - „b) ‚Schiff, das unter der Flagge eines Mitgliedstaates fährt‘, ein Schiff, das gemäß den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates 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‘ Überprüfungen und Besichtigungen, die aufgrund der internationalen Übereinkommen verbindlich durchgeführt werden müssen;

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- d) ‚internationale Übereinkommen‘ das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 und das Internationale Übereinkommen von 1973/1978 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit seinen Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden, in allen Mitgliedstaaten rechtlich bindenden Kodizes, die am 19. Dezember 2001 in Kraft sind;
- i) ‚Klassenzeugnis‘ ein von einer Klassifikationsgesellschaft ausgestelltes Dokument, das die strukturelle und mechanische Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß den von jener Gesellschaft festgelegten und veröffentlichten Vorschriften feststellt;
- j) ‚Funksicherheitszeugnis für Frachtschiffe‘ das Zeugnis, welches durch die von der IMO angenommenen geänderten SOLAS (1974/1978)-Funkvorschriften eingeführt worden ist;“.

2. Dem Artikel 3 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Mitgliedstaaten handeln im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entscheidung A.847(20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten, die einer noch nicht anerkannten Organisation eine Zulassung erteilen wollen, legen der Kommission einen Antrag auf Anerkennung vor, dem vollständige Angaben und entsprechende Nachweise darüber, dass die Kriterien des Anhangs erfüllt werden, sowie vollständige Angaben zu der Anforderung und Verpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften des Artikels 15 Absätze 2, 4 und 5 beizufügen sind. Die Kommission führt bei den Organisationen, deren Anerkennung beantragt wurde, zusammen mit den jeweiligen antragstellenden Mitgliedstaaten Bewertungen durch, um festzustellen, ob die Organisationen die genannten Anforderungen erfüllen und sich zu ihrer Erfüllung verpflichten. Bei der Entscheidung über die Anerkennung ist dem Leistungsnachweis der Organisation über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Artikel 9 Rechnung zu tragen. Die Anerkennung wird nach dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 2 von der Kommission ausgesprochen.

(2) Die Mitgliedstaaten können der Kommission Sonderanträge auf eine auf drei Jahre beschränkte Anerkennung von Organisationen vorlegen, die sämtliche Kriterien des Anhangs mit Ausnahme der in den Ziffern 2 und 3 des Abschnitts A genannten Kriterien erfüllen. Auf diese Sonderanträge findet ebenfalls das Verfahren nach Absatz 1 Anwendung, jedoch werden bei der von der Kommission zusammen mit dem Mitgliedstaat vorzunehmenden Bewertung, inwieweit die Kriterien des Anhangs erfüllt sind, die in den Ziffern 2 und 3 des Abschnitts A genannten Krite-

rien ausgenommen. Diese beschränkten Anerkennungen gelten ausschließlich für den Mitgliedstaat oder die Mitgliedstaaten, die eine solche Anerkennung beantragt haben.

(3) Die anerkannten Organisationen unterliegen einer sorgfältigen Überwachung durch den Ausschuss nach Artikel 7, insbesondere jene, auf die sich Absatz 2 bezieht, im Hinblick auf mögliche Entscheidungen über die Verlängerung der beschränkten Anerkennung. Hinsichtlich dieser Organisationen werden bei der Entscheidung über die Verlängerung der Anerkennung nicht die Kriterien der Ziffern 2 und 3 des Abschnitts A des Anhangs, sondern der Leistungsnachweis der Organisationen über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Artikel 9 Absatz 2 berücksichtigt. Jede Entscheidung über die Verlängerung der beschränkten Anerkennung legt im Einzelnen gegebenenfalls die Bedingungen für eine solche Verlängerung fest.

(4) Die Kommission erstellt ein Verzeichnis der gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 anerkannten Organisationen und sorgt für dessen Aktualisierung. Das Verzeichnis wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(5) Die Anerkennung der Organisationen, die am 22. Januar 2002 bereits aufgrund dieser Richtlinie anerkannt sind, bleibt bestehen. Von diesen Organisationen wird jedoch gefordert, dass sie die neuen Vorschriften dieser Richtlinie erfüllen, was bei den ersten Bewertungen gemäß Artikel 11 beurteilt wird.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei der Anwendung des Artikels 3 Absatz 2 dürfen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Absatzes 3 und der Artikel 6 und 11 den anerkannten Organisationen die Zulassung zur Wahrnehmung dieser Aufgaben grundsätzlich nicht verweigern. Sie dürfen jedoch die Zahl der von ihnen zugelassenen Organisationen entsprechend ihrem Bedarf begrenzen, sofern dies anhand transparenter und objektiver Kriterien geschieht. Auf Antrag eines Mitgliedstaats trifft die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 2 geeignete Maßnahmen.“

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) 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.“

## 5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Auftragsverhältnis wird durch eine formalisierte schriftliche und nichtdiskriminierende Vereinbarung oder eine gleichwertige rechtliche Regelung 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 Zulassung 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 Zulassung 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 Ereignis 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 Ereignis 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 Ereignis 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 11 Absatz 1;

d) die Möglichkeit stichprobenartiger und eingehender Schiffsüberprüfungen;

e) Bestimmungen für die Weitergabe wesentlicher Angaben über die von einer Organisation klassifizierte Flotte sowie über Klassenwechsel, Aussetzung oder Entzug der Klasse, gemäß Artikel 15 Absatz 3.“

## b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(5) Die Kommission legt bis zum 22. Juli 2006 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die wirtschaftlichen Auswirkungen der in diesem Artikel vorgesehenen Haftungsregelung auf die betroffenen Parteien und insbesondere ihre Folgen für das finanzielle Gleichgewicht der anerkannten Organisationen bewertet werden.

Dieser Bericht wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den betroffenen Parteien, insbesondere den anerkannten Organisationen/Klassifikationsgesellschaften, erstellt. Die Kommission wird erforderlichenfalls anhand dieser Bewertung einen Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie, insbesondere in Bezug auf den Grundsatz der Haftung und die Haftungshöchstbeträge, unterbreiten.“

## 6. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 7

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss 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) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.“

7. Artikel 8 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Richtlinie kann nach dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 2 geändert werden, sofern ihr Anwendungsbereich nicht erweitert wird, um

- spätere Änderungen der in Artikel 2 Buchstabe d), Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 2 genannten internationalen Übereinkommen sowie der damit zusammenhängenden Protokolle, Kodizes und Entschlüsse nach ihrem Inkrafttreten in diese Richtlinie zu übernehmen,
- die im Anhang aufgeführten Kriterien, insbesondere unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Beschlüsse, zu aktualisieren,
- die in Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b) Ziffern ii) und iii) genannten Beträge zu ändern.“

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

(1) Den Organisationen gemäß Artikel 4, die die Kriterien des Anhangs nicht mehr erfüllen oder deren Leistungsnachweis über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung gemäß Absatz 2 unzureichend ist, wird die Anerkennung entzogen. Die Entscheidung über die Entziehung der Anerkennung wird von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 2 getroffen, nachdem die Organisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten hat.

(2) Bei der Ausarbeitung von Entwürfen für eine Entscheidung über den Entzug der Anerkennung nach Absatz 1 berücksichtigt die Kommission das Ergebnis der Bewertungen der anerkannten Organisationen gemäß Artikel 11 sowie den Leistungsnachweis der Organisationen über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung, gemessen für alle von diesen Organisationen jeweils klassifizierten Schiffe unabhängig von der Flagge, die diese Schiffe führen.

Der Leistungsnachweis der Organisationen über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung stützt sich auf die Daten der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle und/oder ähnlicher Regelungen. Weitere Angaben können einer Analyse der Unfälle entnommen werden, in die von den anerkannten Organisationen jeweils klassifizierte Schiffe verwickelt waren.

Ferner werden die von den Mitgliedstaaten auf der Grundlage von Artikel 12 erstellten Berichte herangezogen, um den Leistungsnachweis der Organisationen über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung zu bewerten.

Der Ausschuss nach Artikel 7 legt die Kriterien fest, anhand deren auf der Grundlage der in diesem Absatz genannten Angaben entschieden wird, wann die Leistungsfähigkeit einer für einen Flaggenstaat tätigen Organisation als unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit und die Umwelt angesehen werden kann.

Die Kommission legt dem Ausschuss von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats die Entwürfe für Entscheidungen über die Entziehung der Anerkennung nach Absatz 1 vor.“

9. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

(1) Ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, dass eine anerkannte Organisation nicht länger zur Wahrnehmung der in Artikel 3 beschriebenen Aufgaben für ihn zugelassen sein darf, so kann er diese Zulassung ungeachtet der im Anhang aufgeführten Kriterien durch folgendes Verfahren aussetzen:

- a) Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich von seiner Entscheidung und nennt hierfür triftige Gründe.
- b) Die Kommission prüft, ob die Aussetzung aus Gründen der ernsthaften Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt gerechtfertigt ist.
- c) Die Kommission teilt dem betreffenden Mitgliedstaat nach dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 2 mit, ob seine Entscheidung, die Zulassung aus Gründen der ernsthaften Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt auszusetzen, gerechtfertigt ist und fordert ihn auf, die Aussetzung rückgängig zu machen, wenn dies nicht der Fall ist.

(2) Gelangt die Kommission zu der Ansicht, dass sich der Leistungsnachweis einer anerkannten Organisation über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung verschlechtert, ohne dass jedoch der Entzug ihrer Anerkennung aufgrund der Kriterien des Artikels 9 Absatz 2 gerechtfertigt ist, so kann sie dies der anerkannten Organisation mitteilen und sie auffordern, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um ihre Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung zu verbessern, und sie kann die Mitgliedstaaten davon unterrichten. Übermittelt die anerkannte Organisation der Kommission keine angemessene Antwort oder gelangt die Kommission zu der Ansicht, dass die von der anerkannten Organisation ergriffenen Maßnahmen ihren Leistungsnachweis über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung nicht verbessert haben, so kann die Kommission die Anerkennung der Organisation nach dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 2 ein Jahr lang aussetzen, nachdem die betroffene Organisation Gelegenheit zur Äußerung erhalten hat. Während dieses Zeitraums darf die anerkannte Organisation keine Zeugnisse für Schiffe ausstellen oder erneuern, die die Flagge der Mitgliedstaaten führen; Zeugnisse, die diese Organisation bereits ausgestellt oder erneuert hat, bleiben dagegen gültig.

(3) Das Verfahren des Absatzes 2 findet ferner Anwendung, wenn der Kommission Nachweise dafür vorliegen, dass eine anerkannte Organisation die Vorschriften des Artikels 15 Absätze 3, 4 oder 5 nicht erfüllt hat.

(4) Ein Jahr nach der Aussetzung der Anerkennung einer Organisation durch die Kommission beurteilt die Kommission, ob die in den Absätzen 2 und 3 genannten Mängel, aufgrund deren die Aussetzung erfolgte, behoben wurden. Bestehen diese Mängel weiter, wird die Anerkennung nach dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 2 entzogen.“

## 10. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 11

(1) Jeder Mitgliedstaat muss sich vergewissern, 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) Jeder Mitgliedstaat nimmt diese Aufgabe mindestens alle zwei Jahre wahr und übermittelt den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission spätestens am 31. März des auf die Berichtsjahre folgenden Jahres einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Kontrolle.

(3) 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 Kriterien des Anhangs erfüllen. Bei der Auswahl der Organisationen für die Bewertung schenkt die Kommission dem Leistungsnachweis der Organisation über die Sicherheit und Verschmutzungsverhütung, den Aufzeichnungen über Unfälle und den Berichten der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 besondere Beachtung. Die Bewertung kann einen Besuch bei den Regionalniederlassungen der Organisation sowie stichprobenartige Überprüfungen von Schiffen umfassen, um die Leistungsfähigkeit der Organisation einer Nachprüfung (Audit) zu unterziehen. In diesem Fall unterrichtet die Kommission, soweit angezeigt, die Mitgliedstaaten, in denen 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 7 alljährlich die Ergebnisse der Überprüfung ihres Qualitätssicherungssystems zur Verfügung.“

## 11. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 12

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 Organisation gültige 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 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.“

## 12. Artikel 13 wird gestrichen.

## 13. Am Ende von Artikel 14 Absatz 2 ist der Bezug auf „Artikel 13“ durch den Bezug auf „Artikel 7 Absatz 2“ zu ersetzen.

## 14. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die anerkannten Organisationen konsultieren einander regelmäßig, um die Gleichwertigkeit ihrer technischen Normen und deren Durchführung im Sinne der Bestimmungen der IMO-Entscheidung A.847(20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente zu gewährleisten. Sie übermitteln der Kommission regelmäßige Berichte über wesentliche Fortschritte bei den Normen.“

## b) Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Die anerkannten Organisationen stellen den Verwaltungen aller Mitgliedstaaten, die eine der Zulassungen gemäß Artikel 3 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 Wechsel der Organisation, Klassenwechsel, 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 dem Sirenac-Informationssystem für die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle zu übermitteln und gegebenenfalls auf der Website dieser anerkannten Organisationen zu veröffentlichen.

(4) Die anerkannten Organisationen stellen, ungeachtet seiner Flagge, für ein Schiff, das aus Sicherheitsgründen deklassifiziert oder in eine andere Klasse eingestuft wurde, ein Zeugnis erst aus, nachdem der zuständigen Behörde des Flaggenstaats die Möglichkeit gegeben wurde, innerhalb einer angemessenen Frist ihre Stellungnahme abzugeben, um dann zu entscheiden, ob eine vollständige Überprüfung erforderlich ist.“

## c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(5) Wechselt ein Schiff von einer anerkannten Organisation zu einer anderen, so unterrichtet die abgebende Organisation die aufnehmende Organisation von allen überfälligen Besichtigungen, überfälligen Auflagen, Betriebsbedingungen oder Betriebseinschränkungen, die dem Schiff auferlegt wurden. Beim Wechsel übergibt die abgebende Organisation der aufnehmenden Organisation die vollständigen Unterlagen des Schiffs. Die aufnehmende Organisation kann dem Schiff erst dann Zeugnisse ausstellen, wenn die überfälligen Besichtigungen zufrieden stellend 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. Die anerkannten Organisationen arbeiten zusammen, um die Bestimmungen dieses Absatzes ordnungsgemäß durchzuführen.“

15. Dem Artikel 16 wird der folgende Absatz angefügt:

„(4) Darüber hinaus unterrichtet die Kommission das Europäische Parlament und den Rat regelmäßig über den Stand der Durchführung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten.“

16. Der Anhang der Richtlinie wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt A erhält folgende Fassung:

„A. ALLGEMEINE MINDESTKRITERIEN

1. Die anerkannte Organisation muss weit reichende Erfahrungen mit der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Handelsschiffen belegen können.
2. Die Organisation muss eine Flotte von mindestens 1 000 Seeschiffen (über 100 BRZ) mit zusammen mindestens 5 Millionen BRZ klassifiziert haben.
3. Die Organisation muss eine der Zahl der klassifizierten Schiffe angemessene Zahl an technischen Mitarbeitern beschäftigen. Für eine Flotte in der unter Nummer 2 genannten Größenordnung sind 100 hauptamtliche Besichtigter erforderlich.
4. Die Organisation muss ein umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen haben, das veröffentlicht und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert wird.
5. Die Organisation muss ihre Schiffsregister jährlich veröffentlichen lassen oder in einer elektronischen Datenbank erfassen lassen, zu der die Öffentlichkeit Zugang hat.
6. Die Organisation darf nicht von Schiffseignern oder Schiffsbauern oder anderen abhängig sein, die gewerblich Schiffe bauen, ausrüsten, instand halten oder betreiben. Die Organisation darf in Bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig sein. Die anerkannte Organisation darf hoheitlich-relevante 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 Organisation muss gemäß den Bestimmungen des Anhangs der IMO-Entscheidung A.789(19) über Spezifikationen für die Besichtigungs- und Zertifizierungsaufgaben der für die Verwaltung tätigen anerkannten Organisationen handeln, soweit im Sinne dieser Richtlinie anwendbar.“;

b) In Abschnitt B

i) erhält der Titel folgende Fassung:

„B. BESONDERE MINDESTKRITERIEN“;

ii) erhalten die Ziffern 4, 5, 6, 7 und 9 folgende Fassung:

„(4) Die Organisation ist bereit, der Verwaltung, der Kommission und den interessierten Parteien sachdienliche Auskünfte zu erteilen.

(5) Die Leitung der Organisation hat ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich niedergelegt und stellt sicher, dass diese Politik auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird. Die Politik der Organisation muss sich an Zielvorgaben und Indikatoren für die Leistungsfähigkeit in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung ausrichten.

(6) Die Organisation hat ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt und schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen, steht mit den Normen EN 45004 (Überprüfstellen) und EN 29001 — in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen — im Einklang und stellt unter anderem sicher, dass

- a) das Vorschriftenwerk der Organisation systematisch erstellt und fortgeschrieben wird;
- b) das Vorschriftenwerk der Organisation befolgt wird und ein internes System zur Messung der Qualität der Dienste hinsichtlich dieses Vorschriftenwerks eingeführt wird;
- c) die Vorschriften für die hoheitlich-relevanten Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation zugelassen 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 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 unmittelbar von der Organisation beschäftigt werden, vorhanden ist;
- g) die hoheitlich-relevanten Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation zugelassen ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen durchgeführt werden; in jedem Fall müssen die hauptamtlichen Besichtigter über umfassende Kenntnisse des speziellen Schiffstyps, auf dem sie hoheitlich-relevante Tätigkeiten wahrnehmen, soweit dies für die jeweils durchzuführende Besichtigung relevant ist, und der entsprechenden einschlägigen Vorschriften verfügen;

- h) die Besichtigter 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 hoheitlich-relevanten Besichtigungen und Überprüfungen, zu denen die Organisation zugelassen ist, im Einklang mit den Bestimmungen des Anhangs und der Anlage der IMO-Entschließung A.746(18) 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 Gesellschaft sowie zwischen den anerkannten Organisationen und ihren Besichtigern festgelegt sind.
- (7) Die Organisation muss ihre Fähigkeiten nachweisen,
- a) ein vollständiges und angemessenes eigenes Vorschriftenwerk zu Schiffskörpern, Maschinen und elektrischen Anlagen sowie Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen zu entwickeln und auf dem neuesten Stand zu halten, dessen Qualität international anerkannten technischen Normen entspricht, auf deren Grundlage die Zeugnisse im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens und die Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe (hinsichtlich der Angemessenheit der Bauausführung und der wichtigsten Maschinenanlagen an Bord der Schiffe) sowie die Freibord-Zeugnisse (hinsichtlich der Angemessenheit der Schiffsfestigkeit) ausgestellt werden können;
  - b) alle Überprüfungen und Besichtigungen durchzuführen, die gemäß den internationalen Übereinkommen für die Ausstellung von Zeugnissen vorgeschrieben sind,

einschließlich der Mittel, die notwendig sind, um — durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals und im Einklang mit dem Anhang der ‚IMO-Entschließung A.788(19) 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.“

„(9) Die Organisation muss es Vertretern der Verwaltung und anderen Beteiligten gestatten, sich an der Entwicklung ihres Vorschriftenwerks zu beteiligen.“

#### Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 22. Juli 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(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. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

#### Artikel 3

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

#### Artikel 4

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. Dezember 2001.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments  
Die Präsidentin  
N. FONTAINE*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident  
A. NEYTS-UYTTEBROECK*

**RICHTLINIE 2001/106/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 19. Dezember 2001**

**zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)**

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 <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 13. November 2001 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 95/21/EG des Rates <sup>(5)</sup> wurde für Schiffe in der Europäischen Gemeinschaft ein System der Hafenstaatkontrolle eingeführt, das sich auf einheitliche Überprüfungsverfahren und Festhaltemaßnahmen stützt.
- (2) Den zwischenzeitlich erfolgten Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschlüsse der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) sowie den Entwicklungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung muss Rechnung getragen werden.
- (3) Durch diese Richtlinie werden in keiner Weise Aufgaben von Flaggenstaaten, einschließlich der Aufgaben der im Auftrag der Flaggenstaaten handelnden anerkannten Organisationen, an Hafenstaaten übertragen.
- (4) Einige Schiffe stellen wegen ihres schlechten Erhaltungszustands, ihrer Flagge und ihrer Vorgeschichte ein offenkundiges Risiko für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Meeresumwelt dar. Hierzu zählen insbesondere Schiffe unter der Flagge eines Staates, der in der Schwarzen Liste, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird, als Staat mit „sehr hohem Risiko“ oder „hohem Risiko“ aufgeführt ist. Diesen Schiffen sollte daher der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert werden, sofern nicht nachgewiesen werden kann, dass sie in Gemeinschaftsgewässern sicher betrieben werden können. Es müssen Leitlinien für die Verfahren festgelegt werden, die bei der Verhängung einer derartigen Zugangsverweigerung und der Aufhe-

bung dieser Maßnahme anwendbar sind. Im Interesse der Transparenz sollte die Liste der Schiffe, denen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, veröffentlicht werden.

- (5) Schiffe mit hohem Prioritätsfaktor stellen ein besonders großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko dar. Daraus leitet sich die Notwendigkeit ab, diese Schiffe in den Gemeinschaftshäfen häufig zu überprüfen.
- (6) Die in Anhang V der Richtlinie 95/21/EG aufgeführten Kategorien von Schiffen stellen ab einem gewissen Alter ebenfalls ein großes Unfall- oder Verschmutzungsrisiko dar. Bei der Entscheidung, ob diese Schiffe einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden sollen, verfügt die Überprüfungsbehörde über einen großen Ermessensspielraum, wodurch in der Gemeinschaft eine einheitliche Vorgehensweise verhindert wird. Daher ist es erforderlich, die Überprüfung dieser Schiffe verbindlich vorzuschreiben. Insbesondere in Anbetracht der Risiken einer umfangreichen Verschmutzung durch Öltankschiffe sowie der Tatsache, dass die überwiegende Mehrheit der Mängel, die ein Festhalten begründen, bei Schiffen auftreten, die über 15 Jahre alt sind, sollte die erweiterte Überprüfung auf Öltankschiffe ab einem Alter von 15 Jahren ausgedehnt werden.
- (7) Der Inhalt der erweiterten Überprüfung, für die Leitlinien festgelegt wurden, kann je nach Ermessen der Überprüfungsbehörde sehr unterschiedlich ausfallen. Im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise in der Gemeinschaft sollten diese Leitlinien daher verbindlich vorgeschrieben werden. Jedoch sollte eine Ausnahme vorgesehen werden, wenn die Durchführung einer Überprüfung dieser Schiffe insbesondere aufgrund des Zustands der Ladetanks oder aufgrund betrieblicher Sachzwänge im Zusammenhang mit den Lade- oder Löschvorgängen nicht möglich ist oder übermäßige Risiken für die Sicherheit des Schiffs, seiner Besatzung, des Besichtigers oder für die Sicherheit des Hafengebiets mit sich bringen würde.
- (8) Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, die obligatorischen Überprüfungen effizient zu gestalten, damit — unter Berücksichtigung der verschiedenen Betriebsbedingungen und unter Nutzung der Zusammenarbeit zwischen Häfen und Mitgliedstaaten bei gleichzeitiger Wahrung der quantitativen Gesamtvorgaben für die Überprüfung — der größtmögliche zusätzliche Nutzen aus einer verschärften Überprüfungsregelung gezogen wird.

<sup>(1)</sup> ABl. C 212 E vom 25.7.2000, S. 102, und ABl. C 154 vom 29.4.2001, S. 67.

<sup>(2)</sup> ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 22.

<sup>(3)</sup> ABl. C 22 vom 24.1.2001, S. 19.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 30. November 2000 (ABl. C 228 vom 13.8.2001, S. 133), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Februar 2001 (ABl. C 101 vom 30.3.2001, S. 15) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 16. Mai 2001 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 2001 und Beschluss des Rates vom 6. Dezember 2001.

<sup>(5)</sup> ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/97/EG der Kommission (ABl. L 331 vom 23.12.1999, S. 67).

- (9) Da die Einstellung und Ausbildung qualifizierter Besichtigter eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt, sollte den Mitgliedstaaten eine schrittweise Aufstockung ihrer Besichtigungsdienste gestattet werden. Für den Hafen Rotterdam ist in Anbetracht seiner besonderen Merkmale, insbesondere des Ausmaßes des dortigen Schiffsverkehrs, die Möglichkeit einer geringfügig längeren Frist für die Einstellung und Ausbildung der Besichtigter vorzusehen.
- (10) Strukturmängel in einem Schiff können das Unfallrisiko auf See erhöhen. Hat das Schiff Mineralöl als Massengut geladen, so können derartige Unfälle katastrophale Folgen für die Umwelt haben. Die Überprüfungsbehörde sollte die zugänglichen Teile des Schiffs einer Sichtprüfung unterziehen, um gegebenenfalls erhebliche Korrosionsschäden aufzudecken und die erforderlichen Folgemaßnahmen zu ergreifen, insbesondere gegenüber den für den baulichen Zustand von Schiffen verantwortlichen Klassifikationsgesellschaften.
- (11) Eine erweiterte Überprüfung, die eine obligatorische Kontrolle bestimmter Aspekte des Schiffes umfasst, erfordert viel Zeit und gründliche Organisation. Die Vorbereitung der Überprüfung sollte erleichtert werden, was wiederum die Wirksamkeit der Überprüfung steigert. Hierzu sollte der Kapitän oder der Betreiber eines Schiffes, das einen Gemeinschaftshafen anläuft, bestimmte betriebsbezogene Informationen mitteilen.
- (12) Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Hafenstaatkontrolle bei der Bekämpfung eines nicht den Bestimmungen entsprechenden Schiffsbetriebs erhöht sich der Arbeitsaufwand für die Besichtigter insgesamt. Daher sollten besondere Anstrengungen unternommen werden, um Doppelüberprüfungen zu vermeiden und die Besichtigter besser über den Inhalt von Überprüfungen zu informieren, die in zuvor angelaufenen Häfen durchgeführt wurden. Daher sollte der durch den Besichtigter nach einer Überprüfung bzw. einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung angefertigte Bericht Angaben zu den bereits überprüften Teilen des Schiffes enthalten. Der Besichtigter im nächsten angelaufenen Hafen kann somit gegebenenfalls entscheiden, dass ein bestimmter Teil des Schiffes nicht überprüft wird, wenn bei der vorangegangenen Überprüfung keine Mängel entdeckt wurden.
- (13) Bei Bordausrüstungen, mit denen sich Daten über die Fahrt eines Schiffes aufzeichnen lassen (VDR-Systeme, d. h. Schiffsdatenschreiber, bzw. eine so genannte „Blackbox“), um so Untersuchungen nach einer Havarie zu erleichtern, wurden erhebliche technische Fortschritte erzielt. Da diese Ausrüstungen für die Sicherheit des Seeverkehrs von großer Bedeutung sind, sollten sie — parallel zu den Bemühungen in dieser Frage im Rahmen der IMO — nach einem Zeitraum von höchstens 5 Jahren ab Inkrafttreten dieser Richtlinie für vor dem 1. Juli 2002 gebaute Frachtschiffe, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, schrittweise verbindlich vorgeschrieben werden; sobald dies geschehen ist, sollte das Fehlen oder der Ausfall dieser Ausrüstungen ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen.
- (14) Die Verwaltung des Flaggenstaats eines überprüften Schiffs oder die betroffene Klassifikationsgesellschaft sollten über das Überprüfungsergebnis unterrichtet werden, damit sie die Entwicklung und gegebenenfalls die Verschlechterung des Schiffszustands wirksamer überwachen und somit rechtzeitig die erforderlichen Abhilfemaßnahmen einleiten können.
- (15) Eine unfallbedingte Ölverschmutzung kann Umwelt und Wirtschaft der betroffenen Region erheblich schädigen. Daher muss überprüft werden, ob Öltankschiffe, die die Häfen der Europäischen Gemeinschaft anlaufen, gegen diese Risiken angemessen versichert sind.
- (16) Die Transparenz der Informationen über Schiffe, die überprüft und festgehalten wurden, ist wesentlicher Bestandteil einer Politik, die darauf abzielt, vom Einsatz von Schiffen abzuschrecken, die den Sicherheitsnormen nicht genügen. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, das Verzeichnis der veröffentlichten Informationen um die Angabe des Schiffscharterers zu ergänzen. Die Öffentlichkeit sollte auch umfassender und klarer über die Überprüfungen und Festhaltemaßnahmen in den Gemeinschaftshäfen unterrichtet werden. Dies betrifft insbesondere Informationen über gründlichere Überprüfungen von Schiffen sowohl durch die Hafenstaatbehörden als auch durch die Klassifikationsgesellschaften sowie Erläuterungen über die Maßnahmen der Hafenstaatbehörden oder der betroffenen Klassifikationsgesellschaften im Anschluss an eine gemäß der Richtlinie verhängte Festhaltemaßnahme.
- (17) Um der Gefahr unterschiedlicher Sicherheitsstandards und einer Wettbewerbsverzerrung zwischen Häfen und Regionen der Europäischen Gemeinschaft entgegenzuwirken, ist es von wesentlicher Bedeutung, die Anwendung der Richtlinie zu überwachen. Um genauer nachvollziehen zu können, unter welchen Bedingungen die Richtlinie angewandt wird, sollte die Kommission daher über genauere Informationen, insbesondere über die Schiffsbewegungen in Häfen, verfügen. Diese Informationen sollten der Kommission mit hinreichender Häufigkeit übermittelt werden, damit sie schneller eingreifen kann, wenn bei der Anwendung der Richtlinie Unregelmäßigkeiten festgestellt werden.
- (18) Die zur Durchführung der Richtlinie 95/21/EG 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<sup>(1)</sup> erlassen werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 95/21/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat.“

(1) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

2. Artikel 2 Nummern 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Übereinkommen

- das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL 66),
- das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74),
- das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (Marpol 73/78),
- das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 78),
- das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72),
- das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (ITC 69)
- das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO Nr. 147),
- das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 (CLC 92),

zusammen mit den Protokollen und Änderungen dieser Übereinkommen und damit zusammenhängenden rechtlich bindenden Kodizes, die am 19. Dezember 2001 in Kraft sind;

(2) ‚Pariser Vereinbarung‘ die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in der am 19. Dezember 2001 geltenden Fassung.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

### Überprüfungsstelle

Die Mitgliedstaaten unterhalten für die Überprüfung von Schiffen geeignete nationale Seeschiffahrtsverwaltungen (nachstehend ‚zuständige Behörden‘ genannt), die über die erforderliche Zahl von Mitarbeitern, insbesondere von qualifizierten Besichtigern, verfügen, und stellen durch geeignete Maßnahmen sicher, dass ihre zuständigen Behörden die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie erfüllen.“

4. Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die zuständige Behörde jedes Mitgliedstaats führt jährlich so viele Überprüfungen von Schiffen gemäß Absatz 2 und Artikel 7 durch, dass deren Gesamtzahl mindestens 25 v. H. der durchschnittlichen jährlichen Zahl der einzelnen Schiffe entspricht, die seine Häfen angelaufen haben, berechnet auf der Grundlage der letzten drei Kalenderjahre, für die statistische Angaben vorliegen.

(2) a) Die zuständige Behörde sorgt vorbehaltlich des Artikels 7a dafür, dass jedes Schiff, das keiner erweiterten Überprüfung unterzogen wurde und für das das Informationssystem Sirenac einen Prioritätsfaktor von über 50 anzeigt, einer Überprüfung gemäß Artikel 6 unterzogen wird, sofern die letzte Überprüfung, die in einem Hafen der unter die

Pariser Vereinbarung fallenden Region durchgeführt wurde, mindestens einen Monat zurückliegt.

b) Für die Auswahl der anderen Schiffe zur Überprüfung legen die zuständigen Behörden die Reihenfolge des Vorrangs folgendermaßen fest:

- Unabhängig von ihrem Prioritätsfaktor werden zunächst die in Anhang I Teil I genannten Schiffe ausgewählt.
- Die in Anhang I Teil II genannten Schiffe werden in absteigender Reihenfolge entsprechend dem Wert ihres Prioritätsfaktorbereichs ausgewählt, der im Informationssystem Sirenac angezeigt wird.

(3) Die Mitgliedstaaten sehen von der Überprüfung von Schiffen ab, die in den letzten sechs Monaten von einem Mitgliedstaat überprüft worden sind, sofern

- das Schiff nicht in Anhang I aufgeführt ist und
- nach einer vorhergehenden Überprüfung keine Mängel gemeldet wurden und
- keine triftigen Gründe für eine Überprüfung vorliegen und
- das Schiff nicht unter Absatz 2 Buchstabe a) fällt.“

5. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

### Obligatorische erweiterte Überprüfung bestimmter Schiffe

(1) Unter eine der Kategorien von Anhang V Abschnitt A fallende Schiffe können nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der letzten erweiterten Überprüfung in einem Hafen eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung einer erneuten erweiterten Überprüfung unterzogen werden.

(2) Wird ein solches Schiff gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b) für eine Überprüfung ausgewählt, so wird eine erweiterte Überprüfung durchgeführt. Jedoch kann zwischen zwei erweiterten Überprüfungen eine Überprüfung gemäß Artikel 6 durchgeführt werden.

(3) a) Der Betreiber oder der Kapitän eines Schiffs, auf das Absatz 1 Anwendung findet, übermittelt der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedstaats jeden Hafens, der nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der letzten erweiterten Überprüfung angelaufen wird, alle in Anhang V Abschnitt B genannten Informationen. Diese Informationen werden spätestens drei Tage vor der voraussichtlichen Ankunftszeit oder noch vor dem Auslaufen aus dem vorherigen Hafen, wenn die Fahrt voraussichtlich weniger als drei Tage dauert, übermittelt.

b) Jedes Schiff, das gegen Buchstabe a) verstößt, wird im Bestimmungshafen einer erweiterten Überprüfung unterzogen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen vorbehaltlich des Artikels 7a sicher, dass Schiffe, auf die Absatz 3 Anwendung findet und die einen Prioritätsfaktor von 7 oder mehr haben, in dem ersten Hafen, den sie nach Ablauf eines Zeitraums von 12 Monaten nach der letzten erweiterten Überprüfung anlaufen, einer erweiterten Überprüfung unterzogen werden.

Den Mitgliedstaaten, die — insbesondere aufgrund von Problemen bei der Einstellung und Ausbildung von Besichtigern — ihre Kapazität nicht so rechtzeitig erhöhen können, dass sie alle erforderlichen zusätzlichen Überprüfungen durchführen können, wird bis zum 1. Januar 2003 erlaubt, ihren Besichtigungsdienst schrittweise aufzustocken. Diese Frist kann für den Hafen Rotterdam um sechs Monate verlängert werden. Die Kommission wird die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament hierüber in Kenntnis setzen.

(5) Erweiterte Überprüfungen werden gemäß den Verfahren des Anhangs V Abschnitt C durchgeführt.

(6) Besteht die Möglichkeit, dass eine Änderung der Pariser Vereinbarung oder ein entsprechender Änderungsentwurf die Tragweite der Verpflichtung zur erweiterten Überprüfung gemäß diesem Artikel schwächt, so unterbreitet die Kommission dem nach Artikel 18 eingesetzten Ausschuss unverzüglich einen Entwurf von Maßnahmen zur Wiedereinführung der Werte des Prioritätsfaktors entsprechend den Zielen dieser Richtlinie.“

6. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7a

#### **Vorgehen in den Fällen, in denen bestimmte Schiffe nicht überprüft werden können**

(1) In Fällen, in denen ein Mitgliedstaat aus betrieblichen Gründen eine Überprüfung eines Schiffes mit einem Prioritätsfaktor von über 50 gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a) oder eine obligatorische erweiterte Überprüfung gemäß Artikel 7 Absatz 4 nicht durchführen kann, teilt er unverzüglich dem Informationssystem Sirenac mit, dass eine entsprechende Überprüfung nicht durchgeführt wurde.

(2) Diese Fälle werden der Kommission alle sechs Monate mit Angabe der Gründe mitgeteilt, aus denen die betreffenden Schiffe nicht überprüft wurden.

(3) Pro Kalenderjahr darf der Anteil dieser nicht durchgeführten Überprüfungen 5 v. H. der durchschnittlichen jährlichen Zahl der einzelnen Schiffe nicht überschreiten, die für die Überprüfungen gemäß Absatz 1 in Betracht kommen und Häfen des Mitgliedstaats angelaufen haben, berechnet auf der Grundlage der letzten drei Kalenderjahre, für die statistische Angaben vorliegen.

(4) Schiffe, auf die Absatz 1 Anwendung findet, werden im nächsten Gemeinschaftshafen, den sie anlaufen, einer Überprüfung gemäß Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a) oder einer obligatorischen erweiterten Überprüfung gemäß Artikel 7 Absatz 4 unterzogen.

(5) Bis zum 22. Juli 2008 wird der in Absatz 3 genannte Anteil von 5 v. H. auf der Grundlage einer Bewertung der Kommission geändert, wenn dies zweckdienlich erscheint; für die Änderung gilt das Verfahren des Artikels 19.“

7. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 7b

#### **Maßnahmen der Zugangsverweigerung für bestimmte Schiffe**

(1) Ein Mitgliedstaat sorgt dafür, dass, mit Ausnahme der Fälle des Artikels 11 Absatz 6, einem in eine der Kategorien von Anhang XI Abschnitt A eingeordneten

Schiff der Zugang zu seinen Häfen verweigert wird, sofern dieses Schiff

entweder

— die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Schwarzen Liste aufgeführt ist, und

— im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen eines Unterzeichnerstaates der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde;

oder

— die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Schwarzen Liste als Staat mit ‚sehr hohem Risiko‘ oder mit ‚hohem Risiko‘ aufgeführt ist, und

— im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als einmal in einem Hafen eines Unterzeichnerstaates der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff die Erlaubnis erhalten hat, den Hafen zu verlassen, in dem es je nach Fall zum zweiten oder dritten Mal festgehalten wurde.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 halten die Mitgliedstaaten die in Anhang XI Abschnitt B aufgeführten Verfahren ein.

(3) Die Kommission veröffentlicht halbjährlich die Informationen über die Schiffe, denen aufgrund dieses Artikels der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde.“

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

#### **Überprüfungsbericht an den Kapitän**

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

9. In Artikel 9

a) erhält Absatz 1 folgende Fassung:

„(1) Die zuständige Behörde muss sich davon überzeugen, dass bei der Überprüfung nach Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 7 bestätigte oder festgestellte Mängel entsprechend den Übereinkommen beseitigt werden.“

b) erhält Absatz 3 folgende Fassung:

„(3) Bei der nach seinem fachlichen Urteil erfolgenden Entscheidung darüber, ob ein Schiff festgehalten werden soll, wendet der Besichtigter die Kriterien des Anhangs VI an. In diesem Zusammenhang wird das Schiff festgehalten, wenn es nicht mit einem funktionierenden Schiffsdatenschreiber ausgerüstet ist, sofern dessen Verwendung nach Anhang XII vorgeschrieben ist. Wenn dieser Mangel nicht ohne weiteres in dem Hafen, in dem das Schiff festgehalten wird, behoben werden kann, kann die zuständige Behörde zulassen, dass das Schiff den nächsten geeigneten Hafen anläuft, in dem der Mangel ohne weiteres behoben wird, oder fordern, dass der Mangel binnen höchstens 30 Tagen behoben wird. Für diese Zwecke gelten die Verfahren des Artikels 11.“

- c) erhält Absatz 5 folgende Fassung:
- „(5) Geben Überprüfungen im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 und des Artikels 7 Anlass zu einem Festhalten, so unterrichtet die zuständige Behörde die Verwaltung des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist (nachstehend ‚Verwaltung des Flaggenstaats‘ genannt), 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 Prüfungsberichts 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 Klassenzertifikate oder der im Namen des Flaggenstaats gemäß den internationalen Übereinkommen erteilten Zeugnisse verantwortlich sind, benachrichtigt.“
10. Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(1) Der Eigentümer oder der Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in dem Mitgliedstaat hat das Recht, gegen ein von der zuständigen Behörde verfügtes Festhalten oder eine von ihr verfügte Zugangsverweigerung Widerspruch einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.“
11. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Die Mitgliedstaaten tragen für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen ihrer zuständigen Behörde und den zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten Sorge und unterhalten die eingerichtete operationelle Verbindung zwischen ihrer zuständigen Behörde, der Kommission und dem Informationssystem Sirenac in St. Malo, Frankreich.
- Zur Durchführung der Überprüfungen gemäß Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 7 konsultieren die Besichtigter die über das Informationssystem Equasis zugänglichen öffentlichen und privaten Datenbanken über Schiffsüberprüfungen.“
12. Artikel 15 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Die in Anhang VIII Teile I und II aufgezählten Angaben sowie die Informationen über Klassenwechsel, Aussetzung oder Ausklassifizierung gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 94/57/EG müssen im Informationssystem Sirenac verfügbar sein. Sie werden so bald wie möglich nach Abschluss der Überprüfung oder nach Aufhebung der Festhaltemaßnahme im Informationssystem Equasis veröffentlicht.“
13. Dem Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:
- „(5) Dieser Artikel lässt die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Haftung unberührt.“
14. In Artikel 16 wird folgender Absatz eingefügt:
- „(2a) Wird ein Schiff wegen Mängeln oder des Fehlens gültiger Zeugnisse gemäß Artikel 9 und Anhang VI festgehalten, so sind alle mit dem Festhalten im Hafen verbundenen Kosten vom Eigentümer oder Betreiber des Schiffes zu tragen.“
15. Die Artikel 17 und 18 erhalten folgende Fassung:
- „Artikel 17
- Angaben zur Überwachung der Umsetzung**
- Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang X aufgeführten Angaben in den dort festgelegten Abständen.
- Artikel 18
- Regelungsausschuss**
- (1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG eingesetzten Ausschuss 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) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.“
16. In Artikel 19 erhalten der Einleitungssatz und Buchstabe a) folgende Fassung:
- „Die Richtlinie kann — ohne dass ihr Anwendungsbereich ausgeweitet wird — nach dem Verfahren des Artikels 18 Absatz 2 geändert werden, um
- a) die Pflichten im Sinne des Artikels 5, mit Ausnahme des Satzes von 25 v. H. in Absatz 1, im Sinne der Artikel 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 und 17 sowie der in diesen Artikeln genannten Anhänge aufgrund der Erfahrung mit der Durchführung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklungen der Pariser Vereinbarung anzupassen;“.
17. Folgender Artikel wird eingefügt:
- „Artikel 19a
- 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.“
18. Dem Artikel 20 wird folgender Absatz angefügt:
- „(4) Außerdem unterrichtet die Kommission das Europäische Parlament und den Rat regelmäßig über den Stand der Durchführung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten.“
19. Anhang I Teil II wird durch den Wortlaut in Anhang I dieser Richtlinie ersetzt.
20. In Anhang II
- a) erhält die Nummer 10 folgende Fassung:
- „10. Schiffbesatzungszeugnis
- 10a Gemäß dem STCW-Übereinkommen ausgestellte Zeugnisse;“.

- b) wird folgende Nummer hinzugefügt:
- „35. Versicherungszertifikat oder jede andere finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992).“
21. In Anhang III Nummer 1 wird der Ausdruck „Abschnitt I und Abschnitt II, Ziffern 3, 4, 5 Buchstaben b und c, 8 und 11“ durch „Teil I und Teil II Nummern 3, 4, 5 Buchstaben b und c und Nummer 8“ ersetzt.
22. Anhang V wird durch den Wortlaut in Anhang II dieser Richtlinie ersetzt.
23. Anhang VI wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 2 („Anwendung der Hauptkriterien“) wird Folgendes angefügt:
- „14. Erteilung möglichst umfassender Informationen im Unglücksfall.“
- b) In Nummer 3.1. werden die Worte „Fehlen der ... gültigen Zeugnisse“ durch „Fehlen der ... gültigen Zeugnisse und Unterlagen“ ersetzt.
- c) In Nummer 3.2. wird Folgendes angefügt:
- „15. Nichtausführung des erweiterten Besichtigungsprogramms im Sinne des SOLAS 74 Kapitel XI Regel 2.
16. Fehlen oder Versagen eines VDR, wenn die Benutzung eines solchen zwingend vorgeschrieben ist.“
- d) In Nummer 3.6 wird Folgendes angefügt:
- „5. Die Akte der Besichtigungsberichte fehlt oder entspricht nicht Regel 13G(3)(b) des Marpol-Übereinkommens.“
24. Anhang VIII wird durch den Wortlaut in Anhang III dieser Richtlinie ersetzt.
25. Die Anhänge IX, X, XI und XII, deren Wortlaut in Anhang IV dieser Richtlinie enthalten ist, werden hinzugefügt.

#### Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie

spätestens am 22. Juli 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(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. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

#### Artikel 3

Die Kommission überprüft die Durchführung dieser Richtlinie spätestens zum 22. Juli 2006. Dabei werden unter anderem die Anzahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigter und die Anzahl der durchgeführten Überprüfungen einschließlich der obligatorischen erweiterten Überprüfungen 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 4

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

#### Artikel 5

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. Dezember 2001.

Im Namen des Europäischen  
Parlaments  
Die Präsidentin  
N. FONTAINE

Im Namen des Rates  
Der Präsident  
A. NEYTS-UYTTEBROECK

## ANHANG I

**„II. Prioritätsfaktor**

Die folgenden Schiffe sind vorrangig zu überprüfen.

1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats erstmals oder nach einer Abwesenheit von mindestens zwölf Monaten anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der Pariser Vereinbarung. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren Sirenac-Daten und überprüfen solche Schiffe, die seit der Inbetriebnahme des Sirenac-Informationssystems am 1. Januar 1993 dort noch nicht erfasst sind.
  2. Schiffe, die innerhalb der letzten sechs Monate von keinem Mitgliedstaat überprüft wurden.
  3. Schiffe, bei denen die in den Übereinkommen vorgeschriebenen Bau- und Ausrüstungszeugnisse und die Klassenzertifikate von einer Organisation ausgestellt worden sind, die nach der Richtlinie 94/57/EG des Rates nicht anerkannt ist.
  4. Schiffe unter der Flagge eines Staates, der in der Schwarzen Liste aufgeführt ist, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlicht wird.
  5. Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaats unter bestimmten Bedingungen verlassen durften, unter anderem:
    - a) Mängelbeseitigung vor der Abfahrt,
    - b) Mängelbeseitigung im nächsten Zielhafen,
    - c) Mängelbeseitigung innerhalb von 14 Tagen,
    - d) Mängelbeseitigung gemäß sonstigen Bedingungen.
- Falls schiffsbezogene Maßnahmen ergriffen und alle Mängel beseitigt wurden, wird dies berücksichtigt.
6. Schiffe, bei deren früherer Überprüfung Mängel festgestellt wurden, in Abhängigkeit von der Zahl der Mängel.
  7. Schiffe, die in einem vorhergehenden Hafen festgehalten wurden.
  8. Schiffe unter der Flagge eines Staates, der nicht alle in Artikel 2 dieser Richtlinie genannten einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifiziert hat.
  9. Schiffe, die von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wurden, deren Mängelrate über dem Durchschnitt liegt.
  10. Schiffe der in Anhang V Buchstabe A genannten Kategorien.
  11. Schiffe, die älter als 13 Jahre sind.

Bei der Festlegung der Reihenfolge für die Überprüfung der oben bezeichneten Schiffe trägt die zuständige Behörde dem Prioritätsfaktor Rechnung, wie er gemäß Anhang I Abschnitt 1 der Pariser Vereinbarung im Informationssystem Sirenac angezeigt wird. Ein höherer Prioritätsfaktor weist auf einen höheren Vorrang der Überprüfung hin. Der Prioritätsfaktor ergibt sich als Summe der entsprechenden Prioritätswerte, die im Rahmen der Pariser Vereinbarung festgelegt werden. Die Nummern 5, 6 und 7 sind nur auf Überprüfungen anzuwenden, die in den vorangegangenen 12 Monaten erfolgt sind. Der Prioritätsfaktor entspricht mindestens der Summe der Prioritätswerte der Nummern 3, 4, 8, 9, 10 und 11.

Bei der Berechnung des Prioritätsfaktors für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 4 bleibt Nummer 10 unberücksichtigt.“

---

## ANHANG II

## „ANHANG V

## A. KATEGORIEN VON SCHIFFEN, DIE EINER ERWEITERTEN ÜBERPRÜFUNG ZU UNTERZIEHEN SIND (gemäß Artikel 7 Absatz 1)

1. Gas- und Chemikaliertankschiffe, älter als zehn Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
2. Massengutfrachter, älter als zwölf Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
3. Öltankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 3 000, älter als 15 Jahre, gerechnet ab dem in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Baudatum.
4. Fahrgastschiffe, älter als fünfzehn Jahre, die nicht von Artikel 2 Buchstaben a) und b) der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr<sup>(1)</sup> erfasst werden.

## B. AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN (gemäß Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a))

- A. Name des Schiffes
- B. Flagge
- C. Gegebenenfalls IMO-Kennnummer des Schiffes
- D. Tragfähigkeit
- E. Baudatum des Schiffes, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums
- F. für Tankschiffe:
  - F.a. Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle
  - F.b. Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert
  - F.c. Ladungsart und -volumen
- G. Wahrscheinliche Ankunftszeit im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation, wie von der zuständigen Behörde verlangt
- H. Vorgesehene Dauer der Liegezeit
- I. Geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen (Laden, Löschen, sonstige)
- J. Geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind.

## C. VERFAHREN FÜR DIE ERWEITERTE ÜBERPRÜFUNG BESTIMMTER KATEGORIEN VON SCHIFFEN (gemäß Artikel 7 Absatz 5)

Sofern materiell durchführbar und mit den möglichen Einschränkungen, die sich aus den Anforderungen an die Sicherheit von Personen bzw. des Schiffes oder des Hafens ergeben, muss die erweiterte Überprüfung mindestens die nachfolgenden Punkte umfassen. Die Besichtigter müssen sich darüber im Klaren sein, dass die sichere Durchführung bestimmter Tätigkeiten an Bord, beispielsweise des Ladungsumschlags, gefährdet werden kann, wenn verlangt wird, im Verlauf solcher Tätigkeiten Prüfungen durchzuführen, die sich unmittelbar auf diese Tätigkeiten auswirken.

## 1. ALLE SCHIFFE (Kategorien nach Buchstabe A)

- Stromausfall und Start des Notstromaggregats;
- Überprüfung der Notbeleuchtung;
- Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;

<sup>(1)</sup> ABL L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

- Betrieb der Lenzpumpen;
- Schließen der wasserdichten Türen;
- Aussetzen eines Rettungsboots ins Wasser;
- Prüfung der fernbedienten Notabschaltvorrichtung für Kessel, Lüfter und Brennstoffpumpen;
- Prüfung der Ruderanlage einschließlich der Hilfsruderanlage;
- Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;
- Überprüfung und — soweit möglich — Testen der Öl-Wasser-Separatoranlage für den Maschinenraum.

## 2. GAS- UND CHEMIKALIENTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den unter Nummer 1 aufgeführten Punkten muss die erweiterte Überprüfung bei Gas- und Chemikalienschiffen folgende Punkte umfassen:

- Überwachungs- und Sicherheitseinrichtungen für den Ladetank, in Bezug auf Temperatur, Druck und Ullage;
- Geräte für die Sauerstoffanalyse und Explosimeter sowie ihre Kalibrierung, Verfügbarkeit von Ausrüstung für die Chemikalienbestimmung (Prüfröhrchengeräte) mit einer angemessenen Zahl von geeigneten Gas-Prüfröhrchen für die jeweils beförderte Ladung;
- in den Kabinen gelagerte Fluchttreter mit ausreichendem Atem- und Augenschutz für alle Personen an Bord (falls für die Ladungen erforderlich, die in dem Internationalen Eignungszeugnis oder in dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt sind);
- Überprüfung, ob die beförderte Ladung in dem Internationalen Eignungszeugnis oder dem Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien bzw. verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt ist;
- an Deck fest eingebautes Feuerlöschsystem, wobei es sich je nach der beförderten Ladung um ein Schaum-, ein Trocken- oder ein anderes Feuerlöschsystem handeln kann.

## 3. MASSENGUTFRACHTER

Zusätzlich zu den unter Nummer 1 aufgeführten Punkten muss die erweiterte Überprüfung bei Massengutfrachtern folgende Punkte umfassen:

- etwaige Korrosion der Rahmen der Decksmaschinen;
- etwaige Verformung und/oder Korrosion der Lukendeckel;
- etwaige Risse oder örtliche Korrosion in den Querschotten;
- Zugang zu den Laderäumen;
- Nachprüfung, dass die folgenden Dokumente an Bord sind, Überprüfung dieser Dokumente und Bestätigung, dass sie vom Flaggenstaat oder von der Klassifikationsgesellschaft einen Bestätigungsvermerk erhalten haben:
  1. Berichte über die Strukturbesichtigungen;
  2. Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands;
  3. Berichte über Dickenmessungen;
  4. Beschreibung gemäß der IMO-Entschließung A.744(18).

## 4. ÖLTANKSCHIFFE

Zusätzlich zu den unter Nummer 1 aufgeführten Punkten muss eine erweiterte Überprüfung bei Öltankschiffen folgende Punkte umfassen:

- an Deck fest eingebautes Schaum-Feuerlöschsystem;
- Feuerlöscheinrichtungen im Allgemeinen;
- Überprüfung der Brandklappen im Maschinenraum, Pumpenraum und in den Unterkunftsräumen;
- Prüfung des Drucks und des Sauerstoffgehalts des Inertgases;
- Ballasttanks: zumindest einer der Ballasttanks innerhalb des Laderaums ist vom Tank-Mannloch/bzw. deckseitigen Zugang aus zunächst zu prüfen und zu begehen, falls der Besichtigter triftige Gründe für eine eingehendere Überprüfung feststellt;
- Nachprüfung, dass die folgenden Dokumente an Bord sind, Überprüfung dieser Dokumente und Bestätigung, dass sie vom Flaggenstaat oder von der Klassifikationsgesellschaft einen Bestätigungsvermerk erhalten haben:
  1. Berichte über die Strukturbesichtigungen;
  2. Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands;
  3. Bericht über Dickenmessungen;
  4. Beschreibung gemäß der IMO-Entschließung A.744(18).

## 5. DURCH DIE RICHTLINIE 1999/35/EG NICHT ERFASSTE FAHRGASTSCHIFFE

Zusätzlich zu den unter Buchstabe C Nummer 1 aufgeführten Punkten muss die erweiterte Überprüfung bei Fahrgastschiffen folgende Punkte umfassen:

- Prüfung der Feuermelde- und Feueralarmanlage;
- Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren;
- Prüfung der Rundspruchanlage;
- Feuerschutzübung, bei der mindestens einmal die gesamte Brandschutzausrüstung vorgeführt werden muss und an der ein Teil des Verpflegungs- und Bedienungspersonals teilzunehmen hat;
- praktische Vorführung, dass Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen mit dem Lecksicherheitsplan vertraut sind.

Die Überprüfung kann mit Zustimmung des Kapitäns oder des Betreibers auf dem Weg in den bzw. aus dem Hafen in dem Mitgliedstaat fortgesetzt werden, falls dies als zweckdienlich erachtet wird. Die Besichtigter dürfen weder den Betrieb des Schiffes behindern noch Situationen herbeiführen, die nach Auffassung des Kapitäns die Sicherheit der Fahrgäste, der Besatzung und des Schiffes gefährden könnten.“

---

## ANHANG III

Anhang VIII wird durch den folgenden Text ersetzt:

„ANHANG VIII

**Veröffentlichung von Informationen über Festhaltemaßnahmen und Überprüfungen in den Häfen der Mitgliedstaaten** (gemäß Artikel 15)

- I. Die gemäß Artikel 15 Absatz 1 veröffentlichten Informationen müssen folgende Einzelangaben umfassen:
- Name des Schiffes,
  - IMO-Kennnummer,
  - Schiffstyp,
  - Bruttoreaumzahl (BRZ),
  - Baujahr, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums,
  - Name und Adresse des Eigentümers oder des Betreibers des Schiffes,
  - für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter,
  - Flaggenstaat,
  - Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben,
  - Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den geltenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
  - Hafen und Datum der letzten erweiterten Überprüfung und gegebenenfalls die Angabe, dass eine Festhaltemaßnahme verhängt wurde,
  - Hafen und Datum der letzten Sonderbesichtigung und Angabe der Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat,
  - Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den letzten 24 Monaten,
  - Land und Hafen der Festhaltemaßnahme,
  - Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme,
  - Dauer der Festhaltemaßnahme in Tagen,
  - Anzahl der festgestellten Mängel und die Gründe für die Festhaltemaßnahme in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,
  - Beschreibung der Weiterverfolgung der Festhaltemaßnahme durch die zuständige Behörde und gegebenenfalls die Klassifikationsgesellschaft,
  - Auskunft, ob dem Schiff der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde, mit Angabe der Gründe in klarer und deutlicher Ausdrucksweise,
  - gegebenenfalls die Angabe, ob die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wird,
  - Beschreibung der Maßnahmen in dem Fall, dass einem Schiff die Fortsetzung seiner Reise bis zur nächstgelegenen geeigneten Instandsetzungswerft gestattet oder der Zugang zu einem Gemeinschaftshafen verweigert wurde.
- II. Die gemäß Artikel 15 Absatz 2 veröffentlichten Informationen zu den überprüften Schiffen müssen folgende Einzelangaben umfassen:
- Name des Schiffes,
  - IMO-Kennnummer,
  - Schiffstyp,
  - Bruttoreumzahl (BRZ),
  - Baujahr,
  - Namen und Adresse des Eigentümers oder des Betreibers des Schiffes,
  - für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter,

- Flaggenstaat,
  - Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben,
  - Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den geltenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen,
  - Land, Hafen und Datum der Überprüfung,
  - Anzahl und Art der Mängel.“
-

## ANHANG IV

Die folgenden Anhänge IX, X, XI und XII werden hinzugefügt:

„ANHANG IX

**Überprüfungsbericht gemäß Artikel 8**

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. Flagge
5. Schiffstyp
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, die etwaige Klassifikationsbescheinigungen für dieses Schiff ausgestellt hat/haben
12. Klassifikationsgesellschaft oder -gesellschaften und/oder jede andere Partei, die für dieses Schiff Bescheinigungen im Namen des Flaggenstaates gemäß den geltenden Übereinkommen ausgestellt hat/haben, mit Nennung der ausgestellten Bescheinigungen
13. Namen und Adresse des Eigentümers oder des Betreibers des Schiffes
14. Für Schiffe, die flüssige oder feste Ladung als Massengut befördern, Name und Adresse des Charterers, der für die Auswahl des Schiffes verantwortlich ist, und Art der Charter
15. Abschlussdatum des Überprüfungsberichts
16. Angabe, dass detaillierte Informationen über eine Überprüfung oder ein Festhalten gegebenenfalls veröffentlicht werden.

*II. Angaben zur Überprüfung*

1. In Anwendung der einschlägigen internationalen Übereinkommen ausgestellte Bescheinigungen, ausstellende Behörde oder Organisation und Angabe des Ausstellungs- und Ablaufdatums
2. Partien oder Bestandteile des Schiffs, die einer Überprüfung unterzogen wurden (im Falle einer gründlicheren oder erweiterten Überprüfung)
3. Art der Überprüfung (Überprüfung, gründlichere Überprüfung, erweiterte Überprüfung)
4. Art der Mängel
5. Getroffene Maßnahmen.

*III. Zusätzliche Informationen für den Fall einer Festhaltemaßnahme*

1. Datum der Anordnung zum Festhalten des Schiffes
2. Datum der Aufhebung der Festhaltemaßnahme
3. Art der Mängel, mit denen die Anordnung zum Festhalten des Schiffes begründet wurde (gegebenenfalls Bezugnahmen auf die Übereinkommen)
4. Auskünfte über die letzte jährliche Besichtigung bzw. Zwischenbesichtigung

5. Gegebenenfalls die Angabe, ob die Klassifikationsgesellschaft oder jede andere private Organisation, die die Besichtigung ausgeführt hat, für die Mängel, die einzeln oder kombiniert eine Festhaltemaßnahme bewirkt haben, haftbar gemacht wird
6. Getroffene Maßnahmen.

## ANHANG X

**Angaben zur Überwachung der Umsetzung gemäß Artikel 17**

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 Besichtiger.

Diese Angaben müssen der Kommission entsprechend dem folgenden Modell übermittelt werden.

Hafen/Zone	Anzahl der vollzeitbeschäftigten Besichtiger	Anzahl der teilzeitbeschäftigten Besichtiger <sup>(1)</sup>	Umrechnung in Vollzeitbeschäftigung
Hafen X .....			
Hafen Y .....			
INSGESAMT			

<sup>(1)</sup> Im Falle von Besichtigern, die Hafensaatkontrollen auf Teilzeitbasis vornehmen, ist die Zahl in vollzeitbeschäftigte Besichtiger umzurechnen.

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 bzw. die von einem Besichtiger oder einem Besichtigerteam betreute geografische Zone zu verstehen, die gegebenenfalls mehrere einzelne Häfen umfasst. Ein und derselbe Besichtiger kann auch in mehr als einem Hafen oder geografischen Gebiet tätig sein.

1.2. Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die die Häfen eines Mitgliedstaates angelaufen haben.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln entweder

- a) alle sechs Monate der Kommission eine Liste der Bewegungen einzelner Schiffe, mit Ausnahme von Linienfährdiensten, die ihre Häfen angelaufen haben, unter Angabe der IMO-Kennnummer der Schiffe und des Ankunftsdatums; oder ansonsten
- b) dem Informationssystem Sirenac die IMO-Kennnummer und das Ankunftsdatum der Schiffe, mit Ausnahme von Linienfährdiensten, die ihre Häfen täglich angelaufen haben.

Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission spätestens sechs Monate nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie eine Liste der unter den Buchstaben a) und b) genannten Linienfährdienste übermitteln; danach ist die Liste jedes Mal zu übermitteln, wenn Änderungen bei diesen Linienfährdiensten eintreten.

## ANHANG XI

A. KATEGORIEN VON SCHIFFEN, DENEN DER ZUGANG ZU GEMEINSCHAFTSHÄFEN VERWEIGERT WIRD (gemäß Artikel 7b Absatz 1)

1. Gas- und Chemikaliertankschiffe
2. Massengutfrachter
3. Öltankschiffe
4. Fahrgastschiffe.

B. VERFAHREN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU GEMEINSCHAFTSHÄFEN (gemäß Artikel 7b Absatz 2)

1. Wenn die in Artikel 7b genannten Voraussetzungen erfüllt sind, unterrichtet die zuständige Behörde des Hafens, in dem das Schiff je nach Fall zum zweiten oder dritten Mal fest gehalten wurde, den Kapitän und den Eigentümer oder den Betreiber des Schiffes schriftlich über die gegen das Schiff verhängte Maßnahme der Zugangsverweigerung.

Die zuständige Behörde unterrichtet ferner die Verwaltung des Flaggenstaates, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung.

Die Maßnahme der Zugangsverweigerung wird wirksam, sobald das Schiff die Genehmigung erhalten hat, den Hafen nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten geführt hatten, zu verlassen.

2. Um die Aufhebung der Zugangsverweigerung zu erreichen, muss der Eigentümer oder der Betreiber bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, einen förmlichen Antrag stellen. Diesem Antrag ist eine Erklärung der Verwaltung des Flaggenstaats beizufügen, dass das Schiff den geltenden Bestimmungen der internationalen Übereinkommen in vollem Umfang genügt. Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch eine Bescheinigung der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, aus der hervorgeht, dass das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht.

3. Die Zugangsverweigerung kann nur aufgehoben werden, nachdem das Schiff in einem einvernehmlich bestimmten Hafen einer erneuten Überprüfung durch Besichtiger der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, unterzogen worden ist und wenn diesem Mitgliedstaat gegenüber nachgewiesen wird, dass das Schiff die geltenden Anforderungen der Internationalen Übereinkommen in vollem Umfang erfüllt.

Liegt der einvernehmlich bestimmte Hafen innerhalb der Gemeinschaft, so kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Bestimmungshafens dem Schiff mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verhängt hat, die Genehmigung erteilen, den betreffenden Bestimmungshafen allein zum Zwecke der Kontrolle der Erfüllung der in Nummer 2 genannten Bedingungen anzulaufen.

Die erneute Überprüfung besteht aus einer erweiterten Überprüfung, die zumindest die einschlägigen Punkte des Anhangs V Abschnitt C umfassen muss.

Sämtliche Kosten dieser erweiterten Überprüfung gehen zulasten des Eigentümers oder des Betreibers.

4. Wenn die Ergebnisse der erweiterten Untersuchung den Ansprüchen des Mitgliedstaats gemäß Nummer 2 entsprechen, wird die Zugangsverweigerung aufgehoben. Der Eigentümer oder der Betreiber des Schiffes wird hiervon schriftlich unterrichtet.

Die zuständige Behörde unterrichtet auch die Verwaltung des Flaggenstaats, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die Kommission, das Centre Administratif des Affaires Maritimes und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung schriftlich von ihrer Entscheidung.

5. Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde, werden im Informationssystem Sirenac verfügbar gemacht und gemäß Artikel 15 und Anhang VIII veröffentlicht.

#### ANHANG XII

##### **Internationale und gemeinschaftliche Erfordernisse bezüglich Schiffsdatschreibern**

Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatschreiber ausgerüstet sein, der den Leistungsstandards der IMO-Entscheidung A.861(20) und den in der Norm Nr. 61996 der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) festgelegten Prüfstandards entspricht, sofern sie einen in einem Mitgliedstaaten der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen:

- am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute Fahrgastschiffe,
- vor dem 1. Juli 2002 gebaute Ro-Ro-Fährschiffe spätestens ab der ersten Inspektion am oder nach dem 1. Juli 2002,
- vor dem 1. Juli 2002 gebaute andere Fahrgastschiffe als Ro-Ro-Fährschiffe spätestens ab 1. Januar 2004,
- am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaute andere Schiffe als Fahrgastschiffe, mit einer Bruttoreaumzahl von 3 000 oder mehr, ab dem 1. Juli 2002.

Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatschreiber ausgerüstet sein, der den diesbezüglichen IMO-Normen entspricht, sofern sie einen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft gelegenen Hafen anlaufen:

- Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 20 000 oder mehr spätestens ab dem von der IMO festgesetzten Datum oder in Ermangelung einer Entscheidung der IMO spätestens ab 1. Januar 2007,
- Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 oder mehr, aber weniger als 20 000 spätestens ab dem von der IMO festgesetzten Datum oder in Ermangelung einer Entscheidung der IMO spätestens ab 1. Januar 2008.“

## II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## RAT

## BESCHLUSS DES RATES

vom 6. Dezember 2001

**über den Abschluss des Abkommens in Form eines Briefwechsels über die vorläufige Anwendung des Protokolls zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau über die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006**

(2002/40/EG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 300 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß dem Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau über die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus<sup>(1)</sup> haben die Gemeinschaft und die Republik Guinea-Bissau Verhandlungen mit dem Ziel geführt, die Änderungen oder Ergänzungen festzulegen, die am Ende des Anwendungszeitraums des Protokolls zum Abkommen in das Abkommen aufzunehmen sind.
- (2) Im Anschluss an diese Verhandlungen wurde am 30. Mai 2001 ein neues Protokoll zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen paraphiert.
- (3) Mit diesem Protokoll werden den Fischern der Gemeinschaft für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006 Fangmöglichkeiten in den Gewässern unter der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit der Republik Guinea-Bissau eingeräumt.
- (4) Damit sichergestellt ist, dass die Gemeinschaftsschiffe ihre Fangtätigkeiten fortsetzen können, muss das neue Protokoll so bald wie möglich Anwendung finden. Aus diesem Grund haben die beiden Vertragsparteien ein Abkommen in Form eines Briefwechsels paraphiert, das die vorläufige Anwendung des paraphierten Protokolls ab dem 16. Juni 2001 vorsieht.
- (5) Es empfiehlt sich, dieses Abkommen in Form eines Briefwechsels vorbehaltlich eines endgültigen Beschlusses nach Artikel 37 des Vertrages zu genehmigen.

- (6) Die Festlegung des Schlüssels für die Aufteilung der Fangmöglichkeiten auf die Mitgliedstaaten muss sich auf die im Rahmen der Fischereiabkommen übliche Aufteilung der Fangmöglichkeiten stützen —

BESCHLIESST:

*Artikel 1*

Das Abkommen in Form eines Briefwechsels über die vorläufige Anwendung des Protokolls zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau über die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006 wird im Namen der Gemeinschaft genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens in Form eines Briefwechsels und der Wortlaut des Protokolls sind diesem Beschluss beigefügt.

*Artikel 2*

Die im Protokoll festgelegten Fangmöglichkeiten werden wie folgt auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt:

- a) Garnelenträger:
 

— Italien:	3 900 BRT
— Spanien:	2 400 BRT
— Portugal:	3 050 BRT
— Griechenland:	250 BRT.
- b) Fischfänger/Tintenfischfänger:
 

— Spanien:	1 870 BRT
— Italien:	500 BRT
— Griechenland:	430 BRT.

<sup>(1)</sup> ABl. L 226 vom 29.8.1980, S. 34.

- c) Thunfisch-Wadenfänger:
- Spanien: 20 Schiffe
  - Frankreich: 19 Schiffe
  - Italien: 1 Schiff.
- d) Thunfischfänger mit Angeln und Oberflächen-Langleinenfischer:
- Spanien: 25 Schiffe
  - Frankreich: 6 Schiffe
  - Portugal: 5 Schiffe.

Schöpfen die Lizenzanträge dieser Mitgliedstaaten die im Protokoll festgelegten Fangmöglichkeiten nicht aus, so kann die Kommission Lizenzanträge anderer Mitgliedstaaten berücksichtigen.

*Artikel 3*

Die Mitgliedstaaten, deren Schiffe im Rahmen dieses Protokolls Fischfang betreiben, sind gehalten, der Kommission die in der Fischereizone Guinea-Bissaus gefangenen Mengen aus jedem

Bestand nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 500/2001 der Kommission vom 14. März 2001 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates für die Überwachung der Fänge von Gemeinschaftsschiffen in Drittlandsgewässern und auf Hoher See <sup>(1)</sup> zu melden.

*Artikel 4*

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Personen zu benennen, die befugt sind, das Abkommen rechtsverbindlich für die Gemeinschaft zu unterzeichnen.

Geschehen zu Brüssel am 6. Dezember 2001.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

I. DURANT

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 73 vom 15.3.2001, S. 8.

**ABKOMMEN IN FORM EINES BRIEFWECHSELS**

**über die vorläufige Anwendung des Protokolls zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau über die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006**

*A. Schreiben der Regierung der Republik Guinea-Bissau*

Herr ...,

ich beehre mich, Ihnen unter Bezugnahme auf das am 30. Mai 2001 paraphierte Protokoll zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006 mitzuteilen, dass die Regierung der Republik Guinea-Bissau bereit ist, dieses Protokoll ab 16. Juni 2001 bis zu seinem Inkrafttreten gemäß Artikel 9 vorläufig anzuwenden, sofern die Gemeinschaft ebenfalls dazu bereit ist.

Vereinbarungsgemäß muss in diesem Fall die erste Jahrestranche des in Artikel 2 des Protokolls festgesetzten finanziellen Ausgleichs vor dem 15. Januar 2002 gezahlt werden.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir die Zustimmung der Gemeinschaft zu dieser vorläufigen Anwendung bestätigen würden.

Genehmigen Sie, Herr ..., den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

*Für die Regierung der Republik Guinea-Bissau*

*B. Schreiben der Gemeinschaft*

Herr ...,

ich beehre mich, Ihnen den Empfang Ihres heutigen Schreibens mit folgendem Wortlaut zu bestätigen:

„Ich beehre mich, Ihnen unter Bezugnahme auf das am 30. Mai 2001 paraphierte Protokoll zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006 mitzuteilen, dass die Regierung der Republik Guinea-Bissau bereit ist, dieses Protokoll ab 16. Juni 2001 bis zu seinem Inkrafttreten gemäß Artikel 9 vorläufig anzuwenden, sofern die Gemeinschaft ebenfalls dazu bereit ist.

Vereinbarungsgemäß muss in diesem Fall die erste Jahrestranche des in Artikel 2 des Protokolls festgesetzten finanziellen Ausgleichs vor dem 15. Januar 2002 gezahlt werden.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir die Zustimmung der Gemeinschaft zu dieser vorläufigen Anwendung bestätigen würden.“

Ich beehre mich, Ihnen die Zustimmung der Gemeinschaft zu dieser vorläufigen Anwendung zu bestätigen.

Genehmigen Sie, Herr ..., den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

*Im Namen des Rates der Europäischen Union*

---

## PROTOKOLL

### zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau über die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus für die Zeit vom 16. Juni 2001 bis 15. Juni 2006

#### Artikel 1

Die in Artikel 4 des Abkommens vorgesehenen Fangmöglichkeiten werden ab 16. Juni 2001 für einen Zeitraum von fünf Jahren wie folgt festgesetzt:

1. a) Garnelenfänger/Froster: 9 600 Bruttoregistertonnen (BRT) pro Jahr;
- b) Frostertrawler, Fischfänger und Tintenfischfänger: 2 800 Bruttoregistertonnen (BRT) pro Jahr;
2. Thunfisch-Wadenfänger/Froster: 40 Schiffe;
3. Thunfischfänger mit Angeln und Oberflächen-Langleinen-fischer: 36 Schiffe.

#### Artikel 2

(1) Für die ersten drei Jahre der Anwendung des Protokolls wird die finanzielle Gegenleistung gemäß Artikel 9 des Abkommens auf 10 000 000 EUR jährlich festgesetzt (davon 9 000 000 EUR finanzieller Ausgleich, zahlbar für das erste Jahr spätestens am 15. Januar 2002 und danach für die folgenden Jahre spätestens an dem Tag, an dem sich das Inkrafttreten des Protokolls jährt, sowie 1 000 000 EUR für die Maßnahmen gemäß Artikel 4 des Protokolls).

(2) Für die letzten beiden Jahre der Anwendung des Protokolls wird die finanzielle Gegenleistung gemäß Artikel 9 des Abkommens auf 10 500 000 EUR jährlich festgesetzt (davon 9 500 000 EUR finanzieller Ausgleich und 1 000 000 EUR für die Maßnahmen gemäß Artikel 4 des Protokolls).

(3) Die Verwendung des finanziellen Ausgleichs unterliegt der ausschließlichen Zuständigkeit der Regierung von Guinea-Bissau.

(4) Die Ausgleichszahlungen werden auf ein von der Regierung von Guinea-Bissau angegebenes Konto zugunsten der Staatskasse überwiesen.

#### Artikel 3

Die beiden Parteien verpflichten sich, in den Gewässern Guinea-Bissaus eine verantwortungsvolle Fischerei nach dem Prinzip der Nichtdiskriminierung zwischen den in diesen Gewässern tätigen Fangflotten zu fördern.

Die Gemeinschaft und die Behörden Guinea-Bissaus bemühen sich während der Laufzeit des Protokolls darum, die Entwicklung der Fischbestände in der Fischereizone von Guinea-Bissau zu überwachen. Zu diesem Zweck wird eine gemeinsame wissenschaftliche Jahressitzung eingeführt, die in Brüssel oder in Bissau stattfindet.

Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der wissenschaftlichen Jahressitzung und der besten verfügbaren wissenschaftlichen Gutachten konsultieren die beiden Parteien einander im Rahmen des in Artikel 11 des Abkommens vorgesehenen

Gemischten Ausschusses, um gegebenenfalls einvernehmlich Maßnahmen zur nachhaltigen Bewirtschaftung der Fischereiresourcen zu erlassen.

Sehen die Maßnahmen gemäß Absatz 3 eine Verringerung der mit diesem Protokoll gewährten Fangmöglichkeiten vor, so wird die finanzielle Gegenleistung angepasst.

Wenn die Bestandslage dies erlaubt, so können die in diesem Protokoll vorgesehenen Fangmöglichkeiten auf Antrag der Gemeinschaft stufenweise um 1 000 Bruttoregistertonnen pro Jahr angehoben werden. In diesem Fall erhöht sich die in Artikel 2 genannte finanzielle Gegenleistung zeitanteilig.

#### Artikel 4

Von dem Betrag der in Artikel 2 Absatz 1 vorgesehenen finanziellen Gegenleistung werden folgende Maßnahmen gemäß nachstehender Aufteilung finanziert:

- a) ein wissenschaftliches oder technisches Programm Guinea-Bissaus mit dem Ziel, die Kenntnisse über die Fischereiresourcen und die Überwachung der Fischbestände in der Fischereizone von Guinea-Bissau sowie die Arbeitsbedingungen des Laboratoriums für angewandte Fischereiforschung, insbesondere die hygienischen Bedingungen im Bereich der Fischerei, zu verbessern: 200 000 EUR jährlich;
- b) Finanzierung von Stipendien für Studien oder praktische Ausbildungsgänge in den verschiedenen, die Fischerei betreffenden wissenschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Fachbereichen. Diese Stipendien können auch in jedem anderen, durch Kooperationsabkommen mit der Gemeinschaft verbundenen Staat in Anspruch genommen werden. Die Gesamtkosten für diese Stipendien dürfen 150 000 EUR jährlich nicht übersteigen. Auf Antrag der Behörden Guinea-Bissaus kann ein Teil dieses Betrags dazu verwendet werden, die Kosten für die Teilnahme an internationalen Konferenzen oder an Lehrgängen zum Thema Fischerei sowie die Organisation von Seminaren über den Fischfang in Guinea-Bissau zu decken. Dieser Betrag wird auf das von den zuständigen nationalen Behörden angegebene Konto überwiesen, die alle daraus finanzierten Stipendien und sonstigen Maßnahmen verwalten;
- c) Unterstützung für Investitionen im Sektor der handwerklichen Fischerei: 250 000 EUR jährlich;
- d) Überwachung auf See, einschließlich Einrichtung eines Systems der Satellitenüberwachung der Fischereifahrzeuge (VMS): 300 000 EUR jährlich;
- e) Entwicklung des Verwaltungsapparates des für Fischerei zuständigen Ministeriums: 60 000 EUR jährlich;
- f) technische Hilfe zur Durchführung und Begleitung der genannten Maßnahmen, deren Inhalt und Modalitäten einvernehmlich zwischen den beiden Parteien festgelegt werden: 40 000 EUR jährlich.

Die Maßnahmen werden von den zuständigen nationalen Behörden auf der Grundlage eines Aktionsprogramms beschlossen, das der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vor der ersten Zahlung zur Information übermittelt wird.

#### Artikel 5

Die in Artikel 4 Buchstaben a), c), d), e) und f) vorgesehenen Beträge werden den zuständigen Behörden und Einrichtungen Guinea-Bissaus im ersten Jahr spätestens am 15. Januar 2002 und in den folgenden Jahren jeweils spätestens an dem Tag, an dem sich das Inkrafttreten des Protokolls jährt, zur Verfügung gestellt und entsprechend der Planung ihrer Verwendung auf die Bankkonten der zuständigen Behörden Guinea-Bissaus überwiesen.

Die in Artikel 4 Buchstabe b) vorgesehenen Beträge werden entsprechend ihrer Verwendung gezahlt.

Die zuständigen nationalen Behörden übermitteln der Delegation der Europäischen Kommission in Guinea-Bissau spätestens drei Monate nach dem Tag, an dem sich das Inkrafttreten des Protokolls jährt, einen Jahresbericht über die Durchführung der geplanten und finanzierten Maßnahmen, über ihre Ergebnisse und über gegebenenfalls aufgetretene Schwierigkeiten. Der Bericht enthält Informationen über die Durchführung der Ausbildungsmaßnahmen, die aus den in Nummer 5.3 des technischen Anhangs vorgesehenen Zahlungen der Reeder finanziert werden.

Die Europäische Gemeinschaft behält sich vor, die zuständigen nationalen Behörden um zusätzliche Angaben zu diesen Ergebnissen zu ersuchen und gegebenenfalls die betreffenden Zahlungen entsprechend der tatsächlichen Durchführung dieser Maßnahmen zu überprüfen.

#### Artikel 6

Versäumt es die Gemeinschaft, die Zahlungen gemäß den Artikeln 2 und 4 zu leisten, so behält Guinea-Bissau sich das Recht vor, die Anwendung dieses Protokolls auszusetzen.

#### Artikel 7

Sollten außergewöhnliche Umstände, ausgenommen Naturereignisse, die Ausübung der Fangtätigkeit in der AWZ von Guinea-Bissau verhindern, kann die Europäische Gemeinschaft die Zahlung der finanziellen Gegenleistung für den betreffenden Zeitraum, möglichst nach Konsultationen zwischen den beiden Parteien, aussetzen.

Die Zahlung der finanziellen Gegenleistung wird wieder aufgenommen, nachdem sich die Lage normalisiert hat und in Konsultationen zwischen beiden Parteien festgestellt worden ist, dass die Wiederaufnahme des Fischfangs möglich ist.

#### Artikel 8

Der Anhang zu dem Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Republik Guinea-Bissau betreffend die Fischerei vor der Küste Guinea-Bissaus wird aufgehoben und durch den Anhang des vorliegenden Protokolls ersetzt.

#### Artikel 9

Dieses Protokoll und seine Anhänge treten zu dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Vertragsparteien einander den Abschluss der hierzu erforderlichen Verfahren notifizieren.

Es gilt mit Wirkung vom 16. Juni 2001.

## ANHANG

**BEDINGUNGEN FÜR DIE AUSÜBUNG DES FISCHFANGS IN DER FISCHEREIZONE VON GUINEA-BISSAU DURCH SCHIFFE DER GEMEINSCHAFT****1. Formalitäten für die Beantragung und die Ausstellung der Lizenzen**

- 1.1. Die zuständigen Behörden der Europäischen Gemeinschaft übermitteln dem für Fischerei zuständigen Ministerium der Republik Guinea-Bissau über die Delegation der Europäischen Kommission in Guinea-Bissau mindestens 20 Tage vor Beginn der beantragten Geltungsdauer einen Antrag für jedes Fischereifahrzeug, das Fischfang nach Maßgabe des Abkommens betreiben will.

Die Anträge werden auf entsprechenden Vordrucken gestellt, die die Regierung der Republik Guinea-Bissau zu diesem Zweck ausgibt und von denen ein Muster beigefügt ist (Anlage 1).

- 1.2. Jedem Lizenzantrag ist der Nachweis über die Zahlung der Gebühren für die gesamte Geltungsdauer sowie des unter Abschnitt 6 Nummer 2 genannten Betrags und für Frostertrawler eine Kopie des vom Mitgliedstaat ausgestellten Dokuments beizufügen, in dem das Vermessungsergebnis des Schiffes in BRT bestätigt wird. Die Gebühren werden auf das von den Behörden Guinea-Bissaus angegebene Konto überwiesen. Das Original der Lizenz wird dem Schiffskapitän oder seinem Vertreter ausgehändigt.

Wird eine neue Lizenz für ein Fischereifahrzeug beantragt, das bereits eine Lizenz im Rahmen dieses Protokolls hatte und dessen technische Merkmale unverändert sind, so ist dem Antrag, der über die Delegation der Europäischen Kommission in Bissau beim für Fischerei zuständigen Ministerium gestellt wird, lediglich der Nachweis über die Zahlung der Gebühren für die beantragten Zeiträume beizufügen. Der für Fischerei zuständige Minister erteilt die neue Lizenz, in die ein Hinweis auf den ersten Lizenzantrag, der im Rahmen des geltenden Protokolls gestellt wurde, eingetragen wird.

- 1.3. Jede Lizenzausstellung wird der Delegation der Europäischen Kommission in Bissau mitgeteilt.

- 1.4. Die Gebühren schließen alle nationalen und lokalen Abgaben ein, mit Ausnahme der Hafengebühren.

- 1.5. Für die Geltungsdauer der Lizenzen werden folgende Jahreszeiträume zugrunde gelegt:

Erster Zeitraum: vom 16. Juni 2001 bis 31. Dezember 2001

Zweiter Zeitraum: vom 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2002

Dritter Zeitraum: vom 1. Januar 2003 bis 31. Dezember 2003

Vierter Zeitraum: vom 1. Januar 2004 bis 31. Dezember 2004

Fünfter Zeitraum: vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2005

Sechster Zeitraum: vom 1. Januar 2006 bis 15. Juni 2006.

Es werden keine Lizenzen für einen Zeitraum ausgestellt, der im Laufe eines Jahres beginnt und im Laufe des nächsten Jahres endet.

- 1.6. Die Lizenz ist auf den Namen eines bestimmten Schiffes ausgestellt und nicht übertragbar. Auf Antrag der Europäischen Gemeinschaft und bei nachweislichem Vorliegen höherer Gewalt wird die Lizenz für ein Schiff jedoch durch eine Lizenz für ein anderes Schiff mit ähnlichen Merkmalen ersetzt. Hat das Ersatzschiff mehr Bruttoregistertonnen (BRT) als das zu ersetzende Schiff, so ist die entsprechende Gebühr für die Differenz zeitanteilig nachzuzahlen.

Die neue Lizenz ist ab dem Tag gültig, an dem der Reeder dem für Fischerei zuständigen Ministerium der Republik Guinea-Bissau die alte Lizenz zurückgibt. Die Delegation der Europäischen Kommission in Bissau wird von der Lizenzübertragung unterrichtet.

- 1.7. *Bestimmungen für Frostertrawler*

- 1.7.1. Die Lizenz ist ständig an Bord mitzuführen.

- 1.7.2. Jedes Schiff muss sich einmal in jedem Jahreszeitraum vor Ausstellung der Lizenz im Hafen von Bissau melden, um sich der vorgeschriebenen Inspektion zu unterziehen. Diese Inspektion wird ausschließlich von hierzu ordnungsgemäß befugten Personen durchgeführt; wurde die Ankunft des Schiffes im Hafen mindestens 72 Stunden im Voraus angekündigt, so muss diese Inspektion innerhalb von 48 Stunden nach dieser Ankunft erfolgen. Wird die Lizenz aus Gründen, die das für Fischerei zuständige Ministerium zu vertreten hat, nicht binnen 48 Stunden ausgestellt, so gehen alle etwaigen Kosten zulasten dieses Ministeriums. Bleibt das Schiff jedoch nach Ausstellung der Lizenz im Hafen, so gehen die anfallenden Gebühren und Abgaben zulasten des Reeders.

Bei Erteilung einer neuen Lizenz während desselben Jahreszeitraums muss sich das Schiff bei unveränderten technischen Merkmalen keiner erneuten Inspektion unterziehen und ist nicht gehalten, den Hafen anzulaufen. Die Kosten für die Aushändigung der Lizenz gehen zulasten der Reeder.

1.7.3. Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 des Abkommens werden die Lizenzen für einen verlängerbaren Zeitraum von drei, sechs oder zwölf Monaten ausgestellt. Bei der Berechnung der Ausschöpfung der Fangmöglichkeiten gemäß Artikel 1 des Protokolls wird die Geltungsdauer der Lizenzen berücksichtigt. Die Lizenzgebühren für den ersten und den letzten Jahreszeitraum sind entsprechend ihrer Geltungsdauer zu zahlen.

1.7.4. Die Gebühren zulasten der Reeder werden wie folgt festgesetzt:

- Bei Jahreslizenzen:
  - 197 EUR je BRT für Fischfänger,
  - 219 EUR je BRT für Tintenfischfänger,
  - 279 EUR je BRT für Garnelenfänger.
- Bei 6-Monats-Lizenzen:
  - 102 EUR je BRT für Fischfänger,
  - 113 EUR je BRT für Tintenfischfänger,
  - 144 EUR je BRT für Garnelenfänger.
- Bei 3-Monats-Lizenzen:
  - 52 EUR je BRT für Fischfänger,
  - 58 EUR je BRT für Tintenfischfänger,
  - 73 EUR je BRT für Garnelenfänger.

Ab dem vierten Jahreszeitraum der Anwendung dieses Protokolls werden diese Gebühren um 5 % erhöht.

1.7.5. Die zusätzlichen Gebühren zulasten der Reeder als Ersatz für die obligatorische Anlandung zu Marktpreisen gemäß Nummer 4 werden wie folgt festgesetzt:

- 7 EUR/BRT bei 3-Monats-Lizenzen,
- 14 EUR/BRT bei 6-Monats-Lizenzen,
- 23 EUR/BRT bei Jahreslizenzen.

## 1.8. Bestimmungen für Thunfischfänger und Oberflächen-Langleinensfischer

1.8.1. Die Lizenz ist ständig an Bord mitzuführen. Nach Eingang der Mitteilung über die Vorauszahlung, die die Kommission der Europäischen Gemeinschaften an die Behörden Guinea-Bissaus richtet, setzen diese das betreffende Schiff auf die Liste der zum Fischfang berechtigten Schiffe, die den Kontrollbehörden Guinea-Bissaus übermittelt wird. Bis zum Eingang des Originals der Lizenz kann eine per Fax übermittelte Kopie der bereits erteilten Lizenz an Bord mitgeführt werden.

1.8.2. Die Lizenzen sind ein Jahr gültig. Die Gebühren sind auf 25 EUR/Jahr je in der Fischereizone Guinea-Bissaus gefangene Tonne festgesetzt.

1.8.3. Die Lizenzen werden nach Zahlung eines Pauschalbetrags in Höhe von 2 250 EUR je Thunfischwadenfänger/Jahr bzw. 375 EUR je Thunfischfänger mit Angeln/Jahr und 625 EUR je Oberflächen-Langleinensfischer/Jahr an die zuständigen nationalen Behörden ausgestellt; diese Summe entspricht den Gebühren für

- 90 Tonnen jährlich von Thunfischwadenfängern gefangenen Thunfisch,
- 15 Tonnen jährlich von Thunfischfängern mit Angeln gefangenen Thunfisch,
- 25 Tonnen jährlich von Oberflächen-Langleinensfishern gefangenen Fisch.

1.8.4. Die endgültige Abrechnung der für ein Fischwirtschaftsjahr fälligen Gebühren erfolgt durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften am Ende eines jeden Kalenderjahres auf der Grundlage der Fangmeldungen der Reeder und nach Überprüfung der Fangmeldungen durch die hierfür zuständigen wissenschaftlichen Institute (ORSTOM und IEO). Diese Abrechnung wird dem für Fischerei zuständigen Ministerium und den Reedern gleichzeitig zugestellt. Die Reeder haben etwaige Nachzahlungen bis spätestens 31. Mai des folgenden Jahres an die zuständigen nationalen Behörden Guinea-Bissaus auf das unter Nummer 1.2 genannte Konto zu überweisen. Ergibt die Abrechnung einen niedrigeren Betrag als den der oben genannten Vorauszahlung, so wird die Differenz dem Reeder nicht erstattet.

## 2. Fangmeldungen

Alle Fischereifahrzeuge der Europäischen Gemeinschaft, die im Rahmen des Abkommens zum Fischfang in der Fischereizone Guinea-Bissaus befugt sind, haben dem für Fischerei zuständigen Ministerium — mit einer Kopie an die Delegation der Europäischen Kommission in Guinea-Bissau — ihre Fänge nach folgenden Modalitäten zu melden:

- Trawler melden ihre Fänge anhand des beigefügten Musters (Anlage 2). Diese Fangmeldungen sind monatlich aufzustellen und mindestens einmal im Vierteljahr zu übermitteln.

- Thunfischwadenfänger, Thunfischfänger mit Angeln und Oberflächen-Langleinenfischer führen über die in der Fischereizone Guinea-Bissaus verbrachten Fangzeiten ein Logbuch gemäß Anlage 3. Dieser Vordruck ist alle sechs Monate über die Delegation der Europäischen Kommission in Guinea-Bissau dem für Fischerei zuständigen Ministerium zu übermitteln. Kommt es nicht zu Fangensätzen in der Fischereizone Guinea-Bissaus, sind die Reeder dennoch gehalten, dies in der oben beschriebenen Weise zu melden.
- Die Fangmeldungen sind leserlich auszufüllen und vom Kapitän des Fischereifahrzeugs zu unterzeichnen; aus ihnen müssen insbesondere die monatlichen Gesamtfangmengen für die einzelnen Arten ersichtlich sein.

Bei Nichteinhaltung dieser Bestimmungen behält sich die Regierung Guinea-Bissaus das Recht vor, die Lizenz des betreffenden Schiffes bis zur Erfüllung der Förmlichkeiten auszusetzen und im Wiederholungsfall nicht zu verlängern.

### 3. Beifänge

- 3.1. Fischfänger dürfen, gemessen am Gesamtfangergebnis in der Fischereizone Guinea-Bissaus, nicht mehr als 9 % Schalentiere und 9 % Kopffüßer an Bord haben.

Tintenfischfänger dürfen, gemessen am Gesamtfangergebnis in der Fischereizone Guinea-Bissaus, nicht mehr als 9 % Schalentiere an Bord haben.

Garnelenfänger dürfen, gemessen am Gesamtfangergebnis in der Fischereizone Guinea-Bissaus, nicht mehr als 50 % Kopffüßer und Fische an Bord haben.

- 3.2. Thunfischfängern mit Angeln ist es gestattet, zur Ausübung ihrer Fangtätigkeit in der Fischereizone Guinea-Bissaus Köderfisch zu fangen.

### 4. Anlandung von Fisch

In dem Bestreben, die Versorgung des örtlichen Marktes sicherzustellen, verpflichten sich die Schleppnetzfisher, Fisch zu Marktpreisen anzulanden.

Die Reeder der Gemeinschaft können zwischen der Anlandung der Fänge und einer Pauschalzahlung wählen.

- 4.1. Reeder, die sich für die Anlandung der Fänge entscheiden, müssen folgende Mengen zu Marktpreisen anlanden:
- Trawler (Fische): 50 kg je BRT im Quartal,
  - Trawler (Kopffüßer): 30 kg je BRT im Quartal,
  - Garnelenfänger: 10 kg je BRT im Quartal.

Diese Mengen können getrennt oder gemeinsam angelandet werden.

Der Reeder teilt dem für Fischerei zuständigen Ministerium von Guinea-Bissau die Anlandung baldmöglichst und mindestens 48 Stunden vor der voraussichtlichen Ankunft im Hafen unter Angabe der geschätzten insgesamt anzulandenden Menge mit.

Die Anlandung muss innerhalb von 24 Stunden nach Eintreffen des Schiffes im Hafen abgeschlossen sein. Kann die Anlandung nicht innerhalb von 24 Stunden begonnen werden, so darf das Schiff den Hafen verlassen und die Verpflichtung zur Anlandung gilt für die vom Reeder angekündigte Menge als erfüllt. Wird die Anlandung nicht innerhalb dieser Frist von 24 Stunden abgeschlossen, so werden bei der folgenden Lizenz desselben Schiffes oder eines anderen vom Reeder benannten Schiffes mit den gleichen technischen Merkmalen die Gebühren für eine der Dauer der Anlandung proportionale Anzahl Fangtage abgezogen. Alle Abgaben und Hafengebühren gehen zulasten von Guinea-Bissau.

Bei den genannten Fristen werden Samstage sowie Sonn- und Feiertage nicht berücksichtigt.

Nach Abschluss der Anlandung erhält der Schiffskapitän eine Bescheinigung über Menge und Wert der angelandeten Fänge.

Bei Nichterfüllung der Anlandeverpflichtung ist eine Strafe von 1 000 EUR je nicht angelandete Tonne zu zahlen.

- 4.2. Entscheidet sich der Reeder für die Pauschalzahlung, so finden die Bestimmungen von Nummer 1.7.5 Anwendung.

### 5. Anheuerung von Seeleuten

Reeder, denen im Rahmen des Abkommens Fanglizenzen gewährt wurden, tragen unter folgenden Bedingungen und innerhalb folgender Grenzen zur praktischen Berufsausbildung von Staatsangehörigen Guinea-Bissaus und zur Verbesserung der Lage auf dem Arbeitsmarkt bei:

- 5.1. Jeder Eigner eines Trawlers verpflichtet sich zur Anheuerung von
- drei Seefischern auf Schiffen mit weniger als 250 BRT,
  - vier Seefischern auf Schiffen mit einer Tonnage zwischen 250 und 400 BRT,
  - fünf Seefischern auf Schiffen mit einer Tonnage zwischen 400 und 650 BRT,
  - sechs Seefischern auf Schiffen mit mehr als 650 BRT.

Insgesamt bemühen sich die Gemeinschaftsreeder, den Anteil guineischer Seeleute auf 33 % der mit der Schiffsführung oder den Fangoperationen betrauten Mannschaft (ohne Offiziere) anzuheben.

Die Seeleute werden von den Reedern ausgewählt. Guinea-Bissau kann jedoch unter Berücksichtigung des Ausbildungs- und Beschäftigungsbedarfs maximal einen Seemann je Trawler benennen.

- 5.2. Die Reeder von Thunfischfängern und Oberflächen-Langleinenfischern verpflichten sich, unter folgenden Bedingungen und innerhalb folgender Grenzen Staatsangehörige Guinea-Bissaus anzuheuern:
- Die Thunfischwadenfänger beschäftigen während des Thunfischwirtschaftsjahres in der Fischereizone Guinea-Bissaus sieben guineische Seeleute an Bord;
  - die Thunfischfänger mit Angeln und die Oberflächen-Langleinenfischer beschäftigen während des Thunfischwirtschaftsjahres in der Fischereizone Guinea-Bissaus siebzehn guineische Seeleute an Bord, jeweils jedoch nur einen Seemann je Schiff.
- 5.3. Die Heuer dieser Seefischer ist vor Ausstellung der Lizenzen von den Reedern oder ihren Vertretern und dem für Fischerei zuständigen Ministerium einvernehmlich festzusetzen. Sie geht zulasten der Reeder und muss die Sozialabgaben des Seemanns einschließen (unter anderem Lebens-, Unfall- und Krankenversicherung).

Wird der Verpflichtung zur Anheuerung nicht nachgekommen, so sind die Reeder der Thunfischwadenfänger, der Thunfischfänger mit Angeln und der Oberflächen-Langleinenfischer verpflichtet, für das Fischwirtschaftsjahr so bald wie möglich einen Pauschalbetrag in Höhe der Heuer der nicht angeheuerten Seeleute zu entrichten.

Dieser Betrag wird für die Ausbildung von Seefischern Guinea-Bissaus verwendet und ist auf das von den Behörden Guinea-Bissaus bezeichnete Konto zu überweisen.

## 6. **Anbordnahme von Beobachtern**

- 6.1. Jeder Trawler nimmt einen vom für Fischerei zuständigen Ministerium bestellten Beobachter an Bord.

Im Normalfall darf der Beobachter für höchstens zwei aufeinander folgende Fangfahrten an Bord bleiben. Die Ein- und Ausschiffung der Beobachter darf die Fangfahrten oder die Fangtätigkeit nicht unterbrechen.

- 6.2. Der Beobachter wird an Bord wie ein Offizier behandelt. Dieser Beobachter
- beobachtet die Fangtätigkeiten der Schiffe,
  - nimmt im Rahmen wissenschaftlicher Programme biologische Probenahmen vor,
  - erstellt eine Übersicht der verwendeten Fanggeräte,
  - überprüft die Angaben zu den in der guineischen Fischereizone getätigten Fängen im Logbuch,
  - übermittelt die Fangangaben mindestens einmal wöchentlich per Funk.

Während seines Aufenthalts an Bord

- trifft der Beobachter alle geeigneten Vorkehrungen, damit seine Einschiffung und sein Aufenthalt an Bord die Fangtätigkeiten weder unterbrechen noch behindern,
- geht der Beobachter mit den an Bord befindlichen Sachen und Ausrüstungen sorgfältig um und wahrt die Vertraulichkeit sämtlicher Dokumente des betreffenden Schiffes,
- erstellt der Beobachter einen Bericht über die Tätigkeiten, der den zuständigen guinea-bissauischen Behörden übermittelt wird. Diese Behörden übermitteln eine Kopie des Berichts nach Bearbeitung innerhalb einer Woche an die Delegation der Europäischen Kommission in Bissau.

Der Reeder oder die betreffende Agentur und die guinea-bissauischen Behörden legen einvernehmlich die Bedingungen für die Übernahme des Beobachters an Bord fest. Die Vergütung und die Sozialabgaben des Beobachters gehen zulasten des für Fischerei zuständigen Ministeriums.

Als Beitrag zur Deckung der Kosten, die aus der Anwesenheit dieses Beobachters an Bord entstehen, zahlt der Reeder den Behörden Guinea-Bissaus gleichzeitig mit den Gebühren für jedes Schiff, das in den Gewässern Guinea-Bissaus Fischfang betreibt, einen Betrag von jährlich 10 EUR je BRT zeitanteilig.

Wird der Beobachter in einem ausländischen Hafen an Bord genommen, so werden seine Reisekosten von dem Reeder übernommen. Verlässt ein Schiff mit einem Beobachter Guinea-Bissaus an Bord die Fischereizone Guinea-Bissaus, so sind alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, damit der Beobachter möglichst unverzüglich nach Guinea-Bissau zurückkehren kann; die Kosten hierfür gehen zulasten des Reeders.

Findet sich der Beobachter nicht am vereinbarten Ort und zum vereinbarten Zeitpunkt oder danach innerhalb von 12 Stunden ein, so ist der Reeder automatisch von seiner Pflicht befreit, diesen Beobachter an Bord zu nehmen.

- 6.3. Auf Antrag des für Fischerei zuständigen Ministeriums nehmen die Thunfisch-Wadenfänger und Oberflächen-Langleinenfischer einen Beobachter an Bord.

In diesem Fall wird im Einvernehmen zwischen dem für Fischerei zuständigen Ministerium und den Reedern oder ihren Vertretern festgelegt, in welchem Hafen der Beobachter an Bord zu nehmen ist.

7. **Inspektion und Kontrolle**

Alle Fischereifahrzeuge der Europäischen Gemeinschaft, die in der Fischereizone Guinea-Bissaus eine Fangtätigkeit ausüben, erlauben und erleichtern es den mit der Inspektion und Kontrolle beauftragten Beamten Guinea-Bissaus, an Bord zu kommen und ihre Aufgaben wahrzunehmen. Der Aufenthalt der Beamten an Bord darf die zur Durchführung stichprobenartiger Überprüfungen der Fangmengen sowie etwaiger anderer Inspektionen im Zusammenhang mit der Fischereitätigkeit erforderliche Zeit nicht überschreiten.

8. **Fischereizonen**

Die in Artikel 1 des Protokolls genannten Frostertrawler dürfen ihre Fangtätigkeit in den Gewässern jenseits von 12 Seemeilen ausüben, gemessen von der Basislinie.

9. **Zulässige Maschenöffnung**

Die zulässige Mindestmaschenöffnung im Steert des Schleppnetzes (bei gestreckten Maschen) beträgt:

- a) 70 mm für Fischfänger,
- b) 70 mm für Tintenfischfänger,
- c) 40 mm für Garnelenfänger,
- d) 16 mm für den Fang auf lebenden Köder.

Der Einsatz von Auslegern ist zulässig.

10. **Ein- und Auslaufen aus der Fischereizone**

Alle Fischereifahrzeuge der Europäischen Gemeinschaft, die im Rahmen des Abkommens in der Fischereizone Guinea-Bissaus eine Fangtätigkeit ausüben, teilen der Funkstation des für Fischerei zuständigen Ministeriums bei jedem Ein- und Auslaufen Datum und Uhrzeit sowie ihre Position mit.

Das für Fischerei zuständige Ministerium teilt den Reedern Rufzeichen, Frequenzen und Öffnungszeiten bei Aushändigung der Lizenz mit.

Bei Ausfall der Funkübermittlung können die Schiffe sich anderer Kommunikationsmittel wie Fernschreiben, Telefax (Nr. 20 11 57, 20 19 57, 20 16 84) oder Telegramm bedienen.

11. **Verfahren im Falle einer Aufbringung mit Verhängung von Strafen**

- 11.1. Die Delegation der Kommission der Europäischen Gemeinschaften in Guinea-Bissau wird innerhalb von 48 Stunden unterrichtet, wenn ein im Rahmen des Abkommens fischendes Fischereifahrzeug unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft in den Gewässern von Guinea-Bissau aufgebracht oder mit einer Strafe belegt wird; gleichzeitig ist ihr ein kurzer Bericht über die Umstände und Gründe dieser Aufbringung oder der Strafe zu übermitteln.

Bei einer Aufbringung wird vor Einleitung gerichtlicher Schritte versucht, den mutmaßlichen Verstoß im Wege eines Verwaltungsverfahrens zu regeln. Dieses Verfahren ist innerhalb von drei Arbeitstagen nach der Aufbringung abzuschließen.

- 11.2. Lässt sich die Angelegenheit nicht durch ein Verwaltungsverfahren regeln und wird sie vor ein zuständiges Gericht gebracht, so setzt die zuständige Behörde innerhalb von 48 Stunden nach Abschluss des Verwaltungsverfahrens und bis zur gerichtlichen Entscheidung eine Bankkaution fest. Der Betrag dieser Kautions darf nicht höher sein als die in den nationalen Rechtsvorschriften für einen derartigen Verstoß vorgesehene maximale Geldstrafe.

Die zuständige Behörde gibt die Bankkaution frei, sobald der Kapitän des betreffenden Schiffes durch gerichtliche Entscheidung von den gegen ihn erhobenen Vorwürfen freigesprochen wird.

Schiff und Besatzung werden freigegeben:

- nach Erfüllung der sich aus dem Verwaltungsverfahren ergebenden Verpflichtungen oder
- nach Hinterlegung der Bankkaution.

12. **Versorgungsgebiet**

Bei der Versorgung eines Fischereifahrzeugs der Gemeinschaft mit Treibstoff innerhalb von 12 Seemeilen vor der Küste sind die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften einzuhalten.

## Anlage 1

## Formular Antrag auf Erteilung einer Fanglizenz

Von der Verwaltung auszufüllen	Bemerkungen
Staatsangehörigkeit: .....	.....
Lizenznummer: .....	.....
Datum der Unterschrift: .....	.....
Ausstellungsdatum: .....	.....

## ANTRAGSTELLER

Firma: .....

Handelsregisternummer: .....

Vorname und Name des Verantwortlichen: .....

Geburtsdatum und -ort: .....

Beruf: .....

Anschrift: .....

.....

Zahl der Beschäftigten: .....

Name und Anschrift des Mitunterzeichners: .....

.....

## SCHIFF

Schiffstyp: ..... Registriernummer: .....

Derzeitiger Name: ..... Ursprünglicher Name: .....

Wann und wo gebaut: .....

Ursprüngliche Staatszugehörigkeit: .....

Länge: ..... Breite: ..... Tiefe: .....

Bruttoregistertonnen: ..... Nettoregistertonnen: .....

Konstruktionsmaterial:

Marke des Hauptmotors: Typ: ..... Motorleistung in PS: .....

Propeller:                      Festpropeller:                       Vorstellpropeller:                       Düse: 

Reisegeschwindigkeit: .....

Funkrufzeichen: ..... Frequenz: .....

Fernmelde-, Navigations- und Ortungsanlagen an Bord:

Radar:  Sonar:  Lot, Netzsonde:   
VHF:  BLU:  Navigation via Satellit:  Sonstiges: .....

Zahl der Seeleute an Bord: .....

KÜHLUNG

Eis:  Eis + Kühlung:   
Gefrieren: in Lake:  trocken:  in gekühltem Seewasser:   
Gesamte Kühlleistung: .....  
Gefrierleistung (Tonnen/24 Stunden): .....  
Rauminhalt der Laderäume: .....

FANGART

A. Grundfischfang

Küstenfischerei:  Hochseefischerei:   
Trawlertyp:  
Tintenfischfänger:  Garnelenfänger:  Fischfänger:   
Schleppnetze: ..... Länge des Kopftaus: .....  
Maschenöffnung am Steert: .....  
Maschenöffnung an den Flügeln: .....  
Einholgeschwindigkeit: .....

B. Fischerei auf pelagische Arten (Thunfischfang)

Angelfischerei:  Zahl der Angeln:   
Wadenfischerei:  Netzlänge: ..... Tiefe: .....  
Zahl der Tanks: ..... Kapazität in Tonnen: .....

C. Langleinen- und Korbreusenfischerei

Oberfläche:  Boden:   
Länge der Leine: ..... Zahl der Haken: .....  
Leinenzahl: .....  
Korbreusenzahl: .....



Anlage 2

STATISTIK ÜBER FÄNGE UND FANGZEITEN

FISCHEREIMINISTERIUM

Name des Schiffs:		Motorleistung:		Monat:		Fangart:		Jahr:	
Staatszugehörigkeit:		Bruttoregistertonnen:		Fangart:		Anlandehafen:		Jahr:	
Datum	Fanggebiet		Zahl der Holz	Zahl der Fangstunden	Fischarten				
	Längengrad	Breitengrad							
1/									
2/									
3/									
4/									
5/									
6/									
7/									
8/									
9/									
10/									
11/									
12/									
13/									
14/									
15/									
16/									
17/									
18/									
19/									
20/									
21/									
22/									
23/									
24/									
25/									
26/									
27/									
28/									
29/									
30/									
31/									
	Insgesamt								



# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 21. Januar 2002

### mit weiteren detaillierten Bedingungen für die Zulassung der Verbringung von Schweinen aus Betrieben in den im Zusammenhang mit der klassischen Schweinepest eingerichteten Schutz- und Überwachungszonen in Spanien

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 105)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2002/41/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 2001/89/EG des Rates vom 23. Oktober 2001 über Gemeinschaftsmaßnahmen zur Bekämpfung der klassischen Schweinepest <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe f), Artikel 25 Absatz 3 und Artikel 29 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Comarca Osona in der spanischen Provinz Barcelona (Cataluña) ist es zu Ausbrüchen der Schweinepest gekommen.
- (2) Spanien hat im Sinne der Richtlinie 2001/89/EG Maßnahmen zur Bekämpfung der klassischen Schweinepest getroffen.
- (3) In Zusammenhang mit diesen Ausbrüchen hat die Kommission i) die Entscheidung 2001/925/EG vom 20. Dezember 2001 über bestimmte Maßnahmen zum Schutz gegen die klassische Schweinepest in Spanien und zur Aufhebung der Entscheidung 2001/863/EG <sup>(2)</sup>, zuletzt geändert durch die Entscheidung 2002/31/EG <sup>(3)</sup>, ii) die Entscheidung 2002/33/EG vom 14. Januar 2002 über die Nutzung von zwei Schlachthöfen gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 2001/89/EG des Rates durch Spanien <sup>(4)</sup> und iii) die Entscheidung 2002/32/EG vom 14. Januar 2002 über die Kennzeichnung und Verwendung von Schweinefleisch in Anwendung des Artikels 11 der Richtlinie 2001/89/EG des Rates in Bezug auf Spanien <sup>(5)</sup> verabschiedet.
- (4) Die Artikel 10 und 11 der Richtlinie 2001/89/EG enthalten die Maßnahmen, die in den um die Ausbruchstellen eingerichteten Schutz- und Überwachungszonen

gelten; diese umfassen ein Verbringungsverbot für Schweine aus den Betrieben in diesen Zonen sowie Bedingungen für die Gewährung einer Abweichung von diesem Verbot. Aufgrund mehrerer Seuchenausbrüche nach Beginn Dezember 2001 und den sich daraus ergebenden verlängerten Verbleibzeiten der Schweine haben sich in den Betrieben in den Schutz- und Überwachungszonen Probleme mit dem Tierschutz ergeben, die gelöst werden könnten, indem man eine Verbringung der Tiere aus den Betrieben zulässt. Eine Verbringung der Schweine kann jedoch das Risiko der weiteren Seuchenausbreitung erhöhen, was angesichts der hohen Schweinedichte in den betreffenden Gebieten schwere Folgen haben könnte.

- (5) Die Bestimmungen der Richtlinie 2001/89/EG gelten in den Mitgliedstaaten ab dem 1. November 2002. Bis zur Anwendung der Richtlinie können weitere Übergangsbestimmungen zur Bekämpfung der klassischen Schweinepest in Übereinstimmung mit den Regelungsausschussverfahren erlassen werden.
- (6) Es ist daher angezeigt, weitere detaillierte Bedingungen festzulegen, unter denen die zuständigen spanischen Behörden die Verbringung von Schweinen aus Betrieben in den Schutz- und Überwachungszonen zu Schlachthöfen im Rahmen der Richtlinie 2001/89/EG zulassen dürfen. Das frische Fleisch dieser Schweine wird dann gemäß Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe f) der genannten Richtlinie entweder verarbeitet oder gestempelt und behandelt.
- (7) Aus Gründen der Klarheit sollte die Entscheidung 2002/32/EG aufgehoben werden, da diese aufgrund der jüngsten Seuchenausbrüche nicht erfolgreich umgesetzt werden kann.
- (8) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Veterinärausschusses —

<sup>(1)</sup> ABl. L 316 vom 1.12.2001, S. 5.

<sup>(2)</sup> ABl. L 339 vom 21.12.2001, S. 56.

<sup>(3)</sup> ABl. L 13 vom 16.1.2002, S. 31.

<sup>(4)</sup> ABl. L 13 vom 16.1.2002, S. 35.

<sup>(5)</sup> ABl. L 13 vom 16.1.2002, S. 32.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Spanien kann die Verbringung von Schweinen aus Betrieben in den vor dem 15. Januar 2002 eingerichteten Schutz- und Überwachungszonen in der Comarca Osona in der Provinz Barcelona (Cataluña) zu Schlachthöfen in Übereinstimmung mit Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2001/89/EG zulassen, wenn zusätzlich zu den Maßnahmen von Artikel 10 Absatz 3 der genannten Richtlinie folgende Bedingungen erfüllt werden:

- a) Die Schweine werden nur aus Betrieben verbracht, die
  - keine Schweine enthalten, bei denen Verdacht auf KSP besteht, oder
  - nicht als Kontaktbetrieb gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 2001/89/EG eingestuft worden sind.
- b) Die Schweine werden zu einem der Schlachthöfe gemäß der Entscheidung 2002/33/EG verbracht.
- c) Bevor die Genehmigung zur Verbringung der Schweine erteilt wird, wird innerhalb von 24 Stunden vor der geplanten Verbringung gemäß den Verfahren in Teil I des Anhangs von einem amtlichen Tierarzt eine klinische Untersuchung durchgeführt.

- d) Bei der Schlachtung werden gemäß dem Verfahren von Teil II des Anhangs von den Schweinen Proben für serologische oder virologische Untersuchungen entnommen.

*Artikel 2*

Spanien stellt sicher, dass Schlachthöfe, die die Schweine gemäß Artikel 1 erhalten, am gleichen Tag keine anderen Schweine zur Schlachtung annehmen.

*Artikel 3*

Die Entscheidung 2002/32/EG wird aufgehoben.

*Artikel 4*

Diese Entscheidung gilt bis zum 28. Februar 2002.

*Artikel 5*

Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 21. Januar 2002

*Für die Kommission*

David BYRNE

*Mitglied der Kommission*

## ANHANG

## TEIL I

**VERFAHREN FÜR DIE KLINISCHE UNTERSUCHUNG VON SCHWEINEN**

Die klinische Untersuchung muss folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Alle Produktionsbücher und tiergesundheitslichen Aufzeichnungen des Betriebs, müssen, soweit vorhanden, kontrolliert werden.
- b) Jede Untereinheit des Betriebs muss kontrolliert werden.
- c) Die klinische Untersuchung muss in allen Untereinheiten des Betriebs durchgeführt werden, in denen zu verbringende Schweine gehalten werden.
- d) Sie muss in jedem Fall die Messung der Körpertemperatur umfassen. Dabei sind mindestens so viele Schweine zu untersuchen, dass mit einer Nachweissicherheit von 95 % eine Fieberprävalenz von 20 % in der Untereinheit festgestellt werden kann, in der die zu verbringenden Schweine gehalten werden. Im Fall von Zuchtsauen und Ebern sind jedoch mindestens so viele Sauen zu untersuchen, dass mit einer Nachweissicherheit von 95 % eine Fieberprävalenz von 5 % in der Untereinheit festgestellt werden kann, in der die zu verbringenden Schweine gehalten werden. Die Messung der Körpertemperatur sollte in erster Linie folgende Tiere oder Tiergruppen betreffen:
  - kranke Schweine oder Schweine mit Anorexie;
  - kürzlich von einer Krankheit genesene Schweine;
  - Schweine, die kürzlich in den Betrieb eingestellt wurden oder bei denen sich andere Kontakte herausgestellt haben, die hinsichtlich der KSP ein potentielles Übertragungsrisiko darstellen;
  - bereits im Rahmen einer Stichprobe serologisch auf KSP untersuchte Schweine, soweit KSP aufgrund der Untersuchungsbefunde nicht ausgeschlossen werden kann.

## TEIL II

**VERFAHRENSVORSCHRIFTEN FÜR KONTROLLEN UND STICHPROBENUNTERSUCHUNGEN VON SCHWEINEN BEI DER SCHLACHTUNG**

Von Schweinen aus jeder Untereinheit, aus der Schweine verbracht wurden, sind Blutproben für serologische Untersuchungen oder Blut- oder Tonsillenproben für virologische Untersuchungen zu entnehmen.

Dabei sind mindestens so viele Schweine zu untersuchen, dass in jeder Untereinheit mit einer Nachweissicherheit von 95 % eine Seroprävalenz von 10 % festgestellt werden kann.

Die Art der zu entnehmenden Proben und der Untersuchung wird von der zuständigen Behörde vorgegeben und trägt den anzuwendenden Methoden, ihrer Sensitivität und der Seuchenlage Rechnung.

Werden jedoch im Zuge der Schlachtung oder Tötung der Tiere klinische Symptome oder pathologische Läsionen festgestellt, die auf Klassische Schweinepest schließen lassen, so stellt die zuständige Behörde sicher, dass unverzüglich weitere angemessene Proben entnommen und virologische Untersuchungen durchgeführt werden.

---