

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie 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

KOM(94) 73 endg.; Ratsdok. 5841/94

316/94

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 13. April 1994 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 16. März 1994 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Oktober 1994 an.

Hinweis: Vgl. Drucksache 445/80 und Drucksache 177/93 = AE-Nr. 930681.

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINLEITUNG

1. Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften haben die am Seeverkehr Beteiligten darauf aufmerksam gemacht, daß viele Flaggenstaaten nicht in der Lage sind, eine angemessene Kontrolle der Sicherheits- und Umweltschutznormen von unter ihren Flaggen fahrenden Schiffen zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten, was zu unterschiedlichen Sicherheitsniveaus führt. Dies gilt auch für die Arbeits- und Lebensbedingungen, die an Bord solcher Schiffe bei weitem unter dem in internationalen Übereinkommen festgelegten Mindestniveau liegen. Unterschiede im Sicherheitsniveau zwischen den Flotten von Staaten, die die internationalen Übereinkommen anerkennen, sind weitgehend darauf zurückzuführen, daß diese Staaten die internationalen Normen unterschiedlich streng anwenden und durchsetzen. Eine Folge hiervon ist, daß es im Seeverkehr in europäischen Gewässern noch immer zahlreiche unternormige Betreiber, Schiffe und Besatzungen gibt. Das ist nach Ansicht aller Gemeinschaftsorgane unannehmbar; daher haben sie die Kommission aufgefordert, Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zur Verhütung der Meeresverschmutzung vorzulegen.

In ihrer Mitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr"¹ stellt die Kommission fest, daß nicht nur moderne und einheitliche Einrichtungen für den Seeverkehr gefördert, sondern auch Maßnahmen getroffen werden müssen, um unternormige Schiffe aus Gemeinschaftsgewässern fernzuhalten:

- a- einheitlichere Anwendung internationaler Vorschriften, größere Verantwortung des Flaggenstaates und Ausarbeitung neuer Vorschriften in internationalen Organisationen;
 - b- wirkungsvollere Durchsetzung der internationalen Vorschriften für Schiffe aller Flaggen, verstärktes Eingreifen der Hafen- und Küstenstaaten.
2. Die Maßnahmen unter a) betreffen vor allem Schiffe und Besatzungen unter der Flagge eines Mitgliedstaates. Die Maßnahmen unter b) betreffen unmittelbar alle Schiffe gleich welcher Flagge, die in Gemeinschaftsgewässern verkehren. In diesem Zusammenhang wies der Rat² darauf hin, daß die Gemeinschaft Maßnahmen treffen muß, um die Einhaltung der Bau- und Betriebsnormen durch verstärkte Hafenstaatüberprüfungen zu gewährleisten und unternormige Schiffe aus den Gemeinschaftsgewässern fernzuhalten.
 3. Der vorliegende Vorschlag für eine Richtlinie des Rates ist die Antwort der Kommission auf die Aufforderung des Rates. Neben der Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen (UNCLOS) bilden Übereinkommen

¹ KOM (93) 66 endg. vom 24. Februar 1993.

² Entschließung des Rates vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr (93/C 271/01), ABl. Nr. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

- wie LOAD LINES⁽³⁾, SOLAS⁽⁴⁾, MARPOL⁽⁵⁾ und IAO Nr.147⁽⁶⁾ weltweit die Rechtsgrundlage für die Hafenstaatkontrolle.
4. Die Kommission weist darauf hin, daß dieser Vorschlag nicht der erste Vorstoß zur Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat ist. Bereits im Juni 1980 unterbreitete die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Durchsetzung internationaler Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung gegenüber Schiffen⁽⁷⁾, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen. Dieser Vorschlag liegt nach wie vor auf dem Tisch des Rates. An diesem Vorschlag beanstandeten die Mitgliedstaaten damals vor allem den auf die EWG begrenzten Geltungsbereich. Daher suchten sie nach einem größeren Forum als die Gemeinschaft.
 5. Im Januar 1982 unterzeichneten die Seeschiffahrtsbehörden von 14 europäischen Ländern⁽⁸⁾ in Paris eine Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (MOU). Die polnische Schiffahrtsbehörde ist seit dem 1. Januar 1992 das 15. Mitglied. Diese Vereinbarung soll ein wirksames und koordiniertes Kontrollsystem für ausländische Handelsschiffe in den Häfen der Mitglieder unabhängig davon sichern, welche Flagge die Schiffe führen. Bei den Kontrollen wird geprüft, ob die IMO- und IAO-Übereinkommen eingehalten werden. Die Kommission hat die Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle nicht unterzeichnet, ist aber Mitglied des Hafenstaatkontrollausschusses.
 6. In der in Ziffer 1 genannten Mitteilung legte die Kommission Statistiken zu den festgestellten Mängeln, zur Zahl der festgehaltenen Schiffe und zur Zahl der Unfälle vor. Anhand dieser Statistiken konnte untersucht werden, wie wirkungsvoll die Hafenstaatkontrolle in Europa⁽⁹⁾ heute ist. Die Kommission stellte fest, daß es trotz positiver Ergebnisse während des zehnjährigen Bestehens dieser Vereinbarung in der Gemeinschaft noch immer kein wirkungsvolles und einheitliches Konzept für die Überprüfung von Schiffen, das Festhalten unternormiger Schiffe und Schutzmaßnahmen gegen solche Schiffe gibt. Die Kommission betonte, daß es in der Europäischen Gemeinschaft kein systematisches Verfahren für die Überprüfung bzw. das Festhalten von Schiffen und keine einheitlichen Überprüfungskriterien gibt. Zudem gibt es Unterschiede in der Bewertung und Weiterverfolgung der festgestellten Mängel. Die Kommission wies überdies darauf hin, daß ein transparentes Datenaustauschsystem und eine einheitliche Rechtsgrundlage für die Durchsetzung der international anerkannten Vorschriften (IMO-Entschlüsse) fehlen; eine solche Einheitlichkeit kann die Hafenstaatkontrollvereinbarung nicht bieten. Dadurch können viele unternormige Schiffe und Besatzungen durch das Sicherheitsnetz der Überprüfung schlüpfen und weiterhin in europäischen Gewässern verkehren. Dies belegten auch die Statistiken der Mitglieder der Vereinbarung.
 7. Das Fehlen eines gemeinsamen Konzepts unterläuft die Bemühungen derer, die die Vorschriften streng umzusetzen versuchen, und ermöglicht es
- (3) Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966.
 - (4) Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See.
 - (5) Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, 1973/78.
 - (6) Internationales Übereinkommen über Mindestnormen auf Handelsschiffen, 1976
 - (7) ABl. Nr. C 192 vom 5.10.93, p.8
 - (8) Elf Mitgliedstaaten (Luxemburg hat keine Seehäfen) sowie Finnland, Norwegen und Schweden
 - (9) Siehe Teil I und Ziffer 61 bis 68 in Teil II dieser Mitteilung

Schiffen, beispielsweise durch die Wahl des Bestimmungshafens, dem Kontrollnetz zu entgehen. Die strengen Länder und Häfen büßen für ihr Sicherheits- und Umweltschutzbewußtsein mit Verkehrsverlusten, während ihre Gewässer weiterhin von unternormigen Schiffen im Transit gefährdet werden.

8. Dieser Vorschlag, der den Kommissionsvorschlag von 1980 ersetzt, stützt sich auf die Erfahrungen, die während des über zehnjährigen Bestehens der Pariser Vereinbarung gesammelt wurden, und berücksichtigt die Stärken und Schwächen dieser Vereinbarung. Der Vorschlag zielt hauptsächlich darauf ab, in der Gemeinschaft folgendes zwingend vorzuschreiben:

- i) Aufstellung gemeinsamer Kriterien für eine verstärkte Überprüfung bestimmter Schiffsarten;
- ii) Harmonisierung der Kriterien für die Überprüfung und das Festhalten von Schiffen;
- iii) Aufbau geeigneter Überprüfungseinrichtungen und Aufstellung eines Ausbildungsprogramms für Überprüfer in den Mitgliedstaaten;
- iv) Schaffung eines wirkungsvollen Kontroll- und Bewertungsverfahrens für Maßnahmen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle;
- v) größere Transparenz der Überprüfungsergebnisse.

GRÜNDE FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES

9. a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Es sollen Vorschriften für wirkungsvolle und einheitliche Überprüfungen von Schiffen durch die Behörden des Hafenstaates festgelegt werden, um den Verkehr unternormiger Schiffe in den Gewässern der Europäischen Gemeinschaft drastisch einzuschränken und so durch präventive Maßnahmen die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern. Diese Ziele hängen eng mit der Verpflichtung der Gemeinschaft zusammen, geeignete Vorschriften für die Seeschifffahrt (Artikel 84 Absatz 2 EG-Vertrag) zu erlassen, d.h. in diesem Zusammenhang Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und eine Umweltpolitik zur Verbesserung der Umweltqualität (Artikel 130r). Auch der Rat hält eine solche Maßnahme für notwendig, da er die Kommission in seiner EntschlieÙung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr⁽¹⁰⁾ aufgefordert hat, Vorschläge zu den gemeinsamen Kriterien für eine umfassendere Hafenstaatkontrolle zu unterbreiten.

Der Rat forderte insbesondere eine Harmonisierung der Vorschriften für die Überprüfung und das Festhalten durch den Hafenstaat einschließlich der Möglichkeit, Schiffen nicht nur den Zugang zu Gemeinschaftshäfen zu verweigern, wenn festgestellt wird, daß sie international vereinbarten Normen nicht entsprechen und die erforderliche Nachrüstung verweigern, sondern auch die Überprüfungsergebnisse zu veröffentlichen. Der Richtlinienvorschlag entspricht den Zielvorgaben und der vom Rat befürworteten Maßnahme (vgl. Ziffer 8).

- 10.b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

(10) vgl. Fußnote 2.

Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten teilen sich gemäß Artikel 84 Absatz 2 EG-Vertrag die Verantwortung.

11.c) Welches ist die Gemeinschaftsdimension?

Notwendigkeit einer einheitlichen Durchsetzung internationaler und europäischer Vorschriften im Rahmen des Gemeinschaftsrechts, wodurch ein einheitlicher räumlicher Bereich entsteht, in dem gegenüber unternormigen Schiffen eine Erfüllung der Vorschriften durchgesetzt werden kann, ohne daß dies Verkehrsverluste an großzügigere Nachbarhäfen zur Folge hat.

12.d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Nach Ansicht der Kommission und des Rates soll der derzeitige "administrative" Rahmen der Vereinbarung, der anderen Ländern bei der Ausarbeitung ähnlicher Vereinbarungen in anderen Teilen der Welt als Beispiel diene, beibehalten, dabei aber den Verfahren und Verpflichtungen nach der Vereinbarung weitestgehend Rechnung getragen werden. Die Gemeinschaft will mit diesen Maßnahmen keine Parallelregelung, sondern eine Rechtsgrundlage für diese Verpflichtungen schaffen und erforderlichenfalls ergänzen. Gegen Behörden, die sich nicht an die Vorschriften halten, können Rechtsmittel eingelegt und die Glaubwürdigkeit und Zuverlässigkeit des gesamten Systems verbessert werden.

13.e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten geplante Maßnahme?

Die Gemeinschaftsmaßnahme soll dazu beitragen, die Unterschiede bei den Überprüfungen im Rahmen der MOU weitgehend zu beseitigen und größere Ausgewogenheit bei der Hafenstaatskontrolle in der Europäischen Gemeinschaft im Sinne von Ziffer 8 zu schaffen. Auf diese Weise soll auch der derzeitigen Praxis entgegengewirkt werden, wonach der Bestimmungshafen häufig danach ausgewählt wird, wie streng die Hafenstaatskontrolle ist. Durch eine bessere Harmonisierung der Hafenstaatskontrolle werden die Bemühungen um Sicherheit und Verhütung von Verschmutzung in den Gemeinschaftsgewässern vorangebracht. Ein strengeres Vorgehen gegen unternormige Schiffe verringert auch die negativen Auswirkungen, die von Kostenvorteilen der Betreiber unternormiger Schiffe unter anderen Flaggen auf die Wettbewerbsfähigkeit von Schiffen der Mitgliedstaaten ausgehen, die sich an die Bestimmungen der Übereinkommen halten.

14.f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Kurzfristig können internationale Maßnahmen (IMO) für Probleme der Gemeinschaft keine Abhilfe schaffen, da nationale Behörden, die für die Flaggen- und Hafenstaatskontrolle zuständig sind, unterschiedlich strenge und wirkungsvolle Maßnahmen treffen. Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten haben, auch wenn sie innerhalb der Vereinbarung koordiniert werden, in den zehn Jahren des Bestehens der Vereinbarung entgegen den Erwartungen nicht zu einer einheitlichen Hafenstaatskontrolle in der Gemeinschaft geführt, da deren größter Schwachpunkt das Fehlen einer Regelung ist, mit der die

Verpflichtungen der Mitgliedstaaten durchgesetzt werden können. Angesichts der Notwendigkeit, die Flexibilität der Vereinbarung weitgehend zu wahren, müssen die Gemeinschaftsvorschriften den rechtlichen Rahmen für einheitlichere Überprüfungs- und Festhalteentscheidungen liefern.

- 15.g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Die Richtlinie enthält die wichtigsten Bestimmungen, die für eine einheitlichere und wirkungsvollere Kontrolle der Seeschifffahrt durch den Hafenstaat erforderlich sind. Die Umsetzung dieser Bestimmungen, beispielsweise die Wahl der Seeschifffahrtsbehörde und die Festlegung eingehender Verfahren, bleibt den Mitgliedstaaten überlassen.

Besondere Überlegungen

Artikel 1

Dieser Artikel legt fest, daß die Richtlinie die Sicherheit des Seeverkehrs in den Gewässern der Gemeinschaft verbessern und unternormige Schiffe daraus fernhalten soll.

Dieses Ziel soll durch eine bessere Einhaltung aller völker- und gegebenenfalls gemeinschaftsrechtlicher Sicherheitsvorschriften für das Schiff, seine Besatzung, seine Fahrgäste und seine Ladung sowie für den Schutz der Meeresumwelt und die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten an Bord erreicht werden. Die maßgeblichen Übereinkommen müssen in den Gewässern der Gemeinschaft auf Schiffen aller Flaggen, d.h. ungeachtet der Flagge, durchgesetzt werden.

Außerdem soll die Richtlinie gemeinsame Kriterien für die Auswahl der vom Hafenstaat zu überprüfenden Schiffe, ein einheitliches Konzept für den Umfang der Kontrolle und einheitliche Kriterien und Verfahren für die Beseitigung von Mängeln und das mögliche Festhalten überprüfter Schiffe festlegen. Die Vereinheitlichung der Verfahren für die Beseitigung von Mängeln und das mögliche Festhalten von Schiffen ist nicht nur für ein höheres Sicherheitsniveau und einen angemessenen Schutz der Meeresumwelt sowie verbesserte Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord, sondern auch für das Reedereigewerbe und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Seehäfen äußerst wichtig.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält Begriffsbestimmungen der Schlüsselwörter der Richtlinie.

Die Begriffsbestimmung von "Übereinkommen" schließt alle völkerrechtlichen Übereinkommen ein, die für die Zwecke dieser Richtlinie maßgeblich sind. Sie erstreckt sich nicht nur auf das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 und andere Übereinkommen, sondern auch auf die Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle, die von 15 europäischen Seeschiffsverkehrsbehörden unterzeichnet worden ist.

Das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 wurde aus folgenden Gründen unter die Übereinkommen aufgenommen:

- Artikel 12 des Übereinkommens enthält eine Bestimmung über die Durchführung von Hafenstaatkontrollen;
- die zwölfjährige Übergangszeit für die Anwendung des Übereinkommens auf bestehende Schiffe läuft am 18. Juli 1994 aus. Von diesem Zeitpunkt an fällt eine erhebliche Zahl von Schiffen in den Geltungsbereich wesentlicher Anforderungen der betreffenden Übereinkommen, u.a. des Kapitels III von SOLAS 74/78 (sogenannte "Paragraphen"-Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von 499 bis 1599 Tonnen). Es ist zu erwarten, daß auf einigen dieser Schiffe zweifelhaftes Schiffsmeßbriefe auftauchen werden, mit denen der Versuch unternommen wird, sich den nunmehr anwendbaren Zusatzanforderungen zu entziehen;

- der Bruttoreumgehalt des Schiffes ist "der Schlüssel", mit dem der Besichtigter feststellt, welche Anforderungen auf das Schiff anwendbar sind; logischerweise ist dieses Zeugnis als eines der ersten zu verlangen.

Auf der Grundlage von Zahlenangaben in der Kommissions-Mitteilung "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" ist es klar, daß eine Anzahl Flaggenstaaten nicht ihren Verpflichtungen aus Übereinkommen nachkommen, sofern es Schiffe unter ihren Flaggen betrifft. Dieser Umstand hat zu der Notwendigkeit geführt, die Hafenstaatkontrollen zu verstärken, um die Sicherheit im Seeverkehr in Gemeinschaftsgewässern dadurch zu verstärken, indem unternormige Schiffe aus dem Verkehr gezogen werden.

Der Vorschlag zielt darauf ab, eine einheitliche und wirksame Andenung der Kontrollmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten zu gewähren, die in den Übereinkommen enthalten sind.

Artikel 3

Nach dem Geltungsbereich der Richtlinie sollen alle Handelsschiffe unter die Kontrollverfahren fallen. Die Richtlinie soll für die Seehäfen und Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten gelten. Der erweiterte räumliche Geltungsbereich ist notwendig, damit ein durchfahrendes Schiff, dem eine Verschmutzung vorgeworfen wird, überprüft werden kann.

Absatz 2 betrifft Schiffe, die aufgrund ihres Bruttoreumgehalts außerhalb des Geltungsbereichs eines Übereinkommens liegen. Die dafür wichtigen Anforderungen enthält Kapitel III von SOLAS 74/78 (über Rettungsgeräte), das generell nur für Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von mindestens 500 Tonnen im internationalen Verkehr gilt.

Absatz 3 ist eine sogenannte "Nichtbegünstigungsklausel". Es darf zu keinem Vorteil führen, wenn die Übereinkommen nicht unterzeichnet werden. Schiffe unter der Flagge einer Nicht-Partei sollen wie Schiffe unter der Flagge einer Partei behandelt werden. Dieser Absatz bringt einen Grundsatz zum Ausdruck, der in den meisten Übereinkommen selbst enthalten ist.

Artikel 4

Keine Bemerkungen.

Artikel 5

Absatz 1 soll den mengenmäßigen Umfang der Überprüfungen festlegen.

Die Verpflichtung zur Überprüfung von mindestens 25 % aller Schiffe, die im letzten Kalenderjahr die Häfen eines Mitgliedstaats angelaufen haben, entspricht grundsätzlich den Bestimmungen der MOU.

Während der zwölfjährigen Geltungsdauer der MOU hat die Erfahrung gezeigt, daß rund 80 % aller Schiffe, die in dem unter die MOU fallenden Gebiet verkehren, zu einem bestimmten Zeitpunkt einer Hafenstaatüberprüfung unterzogen worden sind; ein Schiff, das mehrmals jährlich die Häfen eines Mitglieds der MOU anläuft, wird nur einmal gezählt.

Um die Überprüfung so wirkungsvoll wie möglich zu machen, ist in Anhang I eine "Liste vorrangig zu überprüfender Schiffe" zusammengestellt worden. Die Seeschiffsbehörden sollen aufgrund der Kriterien dieser Liste vorzugsweise solche Schiffe zur Überprüfung auswählen, die möglicherweise unternormig sind. Das bedeutet, daß die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten wirkungsvoll genutzt und die Schiffe von Reedereien, die sich an die Übereinkommen halten, nicht unnötig überprüft werden.

Wenn eine Reihe von Bedingungen erfüllt ist, verzichten die Mitgliedstaaten auf die Überprüfung eines Schiffes, das bereits von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Mitglied der MOU überprüft worden ist.

Artikel 5 Absatz 4 bietet die Möglichkeit, auf Schiffe mit einem hohen Sicherheitsniveau eine besondere Überprüfungsregelung anzuwenden. Während bestimmte Schiffsarten einer verstärkten Kontrolle zu unterziehen sind, sollen Schiffe, die freiwillig ein höheres Sicherheitsniveau einhalten, als nach den Übereinkommen vorgeschrieben ist, einen Vorteil erhalten und daher einer Regelung mit weniger umfassenden und weniger häufigen Überprüfungen unterliegen. Die Kriterien der besonderen Überprüfungsregelung könnten unter anderem darin bestehen, daß die Reederei und das Schiff den Internationalen Managementkodex für den sicheren Betrieb von Schiffen und für die Verhütung von Verschmutzung (IMO-Entscheidung A. 741 (18)) unter enger Aufsicht der Flaggenverwaltungen und der Kommission einhalten oder die Reederei eine Überprüfungsregelung als Teil einer von der Kommission und den Mitgliedstaaten angemessen überwachten Vereinbarung mit Verladern oder Versicherern trifft.

Artikel 6

Die Übereinkommen über die Sicherheit im Seeverkehr, die Verhütung von Verschmutzung und die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord enthalten zwar Bestimmungen für die Durchführung der Hafenstaatskontrolle, sehen aber auch vor, daß die erste Kontrolle auf die maßgeblichen Zeugnisse für das betreffende Schiff begrenzt ist, es sei denn, triftige Gründe sprechen dafür, daß der Zustand des Schiffes den anwendbaren Anforderungen in erheblichem Umfang nicht entspricht.

Damit alle Mitgliedstaaten die erste Überprüfung auf einheitliche Weise vornehmen, soll in Anhang II zu Artikel 6 festgelegt werden, welche Zeugnisse und Unterlagen bei der ersten Überprüfung auf alle Fälle zu prüfen sind. Damit die erste Überprüfung nicht einfach auf die Prüfung von Zeugnissen und Unterlagen begrenzt wird, ist in Absatz 1 Buchstaben b bis e festzulegen, dass vier weitere Punkte, die für eine tatsächliche Kontrolle des Schiffes und seiner Besatzung wichtig sind, geprüft werden müssen. Dazu gehört die Überprüfung, ob unter anderem Rettungsboote, Rettungsinseln, Feuerlöscher, Rettungsring, Feuerlöschschläuche und Feuerrklappen vorhanden und funktionstüchtig sind, Feuertüren ordnungsgemäss schliessen, ein ordnungsgemässer Zugang zu den Laderäumen besteht oder an Deck grössere Korrosionsflächen vorhanden sind. Daher muss über den blossen Buchstaben der Übereinkommen hinausgegangen werden, weil die Erfahrung gezeigt hat, dass Schiffe und Besatzungen in mehrerer Fällen den Angaben der Zeugnisse nicht entsprochen haben.

Liegen nach Überzeugung des Besichtigers triftige Gründe für die Annahme vor, dass der Zustand des Schiffes und seine Besatzung die Anforderungen eines Übereinkommens in erheblichem Masse nicht erfüllen könnten, nimmt er eine gründlichere Überprüfung im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 vor. Der Umfang einer gründlichen Überprüfung muß den Umständen entsprechen. Der Besichtiger muß aufgrund seines fachlichen Urteilsvermögens sicherstellen, daß das Schiff nach dem Auslaufen keine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellt. Anhang III enthält eine nichterschöpfende Liste "triftiger Gründe" als Entscheidungshilfe dafür, wann eine gründliche Überprüfung vorzunehmen ist.

Auch die maßgeblichen Empfehlungen und Leitlinien der IMO, IAO und MOU sind zu berücksichtigen.

Artikel 7

Folgende Schiffsarten sind einer verstärkten Kontrolle zu unterziehen:

- Öltanker spätestens 5 Jahre nach dem Auslaufen der Regel 13 G des Anhangs I von MARPOL 73/78;
- Massengutfrachter, die älter als 12 Jahre sind;
- Fahrgastschiffe.

Eine sorgfältige Überprüfung dieser Schiffsarten hat gezeigt, daß sie zur Förderung der Sicherheit und zur Verhütung von Verschmutzung besonders wichtig ist. Schwere Tankerunfälle der letzten Zeit haben bewiesen, daß auch die Hafenstaaten die Kontrolle aller Öltanker, die noch nicht nach MARPOL 73/78 und dessen Anhang I umgebaut worden sind, verbessern müssen.

Da diese Regelung demnächst ausläuft, ist abzusehen, daß die für ein annehmbares Sicherheitsniveau dieser Schiffe erforderlichen Wartungs- und Ausbesserungsarbeiten nicht vorgenommen werden.

Daß Massengutfrachter, die älter als 12 Jahre sind, verstärkt überprüft werden müssen, haben etliche schwere Unfälle bewiesen, bei denen Massengutfrachter ohne vorheriges Anzeichen auseinandergebrochen und gesunken sind, ohne daß die Besatzung Zeit gehabt hätte, Rettungsgeräte zu Wasser zu lassen. Nach einem Papier der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung vom 4. November 1993 über Unfälle in der Massengutfahrt und Vorschriften für Altersgrenzen zeigt das Altersprofil von Totalverlusten im Massengutverkehr 1990-1993, daß bei mindestens 12 Jahre alten Massengutfrachtern die Verlustrate erheblich höher ist als bei Massengutfrachtern, die weniger als 12 Jahre alt sind. Das ist ein deutliches Zeichen dafür, wie notwendig verstärkte Kontrollen sind.

Auch Fahrgastschiffe sollen verstärkt überprüft werden. Die Fahrgäste staatlich überprüfter Fahrgastschiffe müssen sich darauf verlassen können, daß sie sich auf einem sicheren Verkehrsmittel befinden. Einige tragische Unfälle in europäischen Gewässern haben jedoch bewiesen, daß dies nicht immer der Fall ist.

Da eine große Zahl dieser Schiffe ständig in der Gemeinschaft betrieben wird und die Belastung dieser Schiffe und ihrer Besatzung durch Hafenstaatüberprüfungen in möglichst engen Grenzen zu halten ist, soll eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach ein Schiff nur einmal alle zwölf Monate einer verstärkten Kontrolle unterworfen werden darf.

Artikel 8

Die in diesem Artikel erwähnte Unterlage ist ein Überprüfungsbericht, in dem der Besichtigter das Ergebnis seiner Überprüfung vermerkt. Der Kapitän wird von jeder Maßnahme unterrichtet, die er aufgrund möglicher Mängel, die auf dem Schiff festgestellt worden sind, zu treffen hat. Der Inhalt dieses Berichts wird auch in das Informationssystem SIRENAC E eingegeben, das die Nachprüfung des betreffenden Schiffs im nächsten angelaufenen Hafen, sofern dies notwendig ist, erleichtern soll.

Artikel 9

Der Artikel regelt die Pflicht des Mitgliedstaats, dafür zu sorgen, daß die bei einer Überprüfung festgestellten Mängel beseitigt werden. Der Kapitän ist in der Unterlage im Sinne von Artikel 8 von allen entdeckten Mängeln zu unterrichten. In dieser Unterlage wird er außerdem davon unterrichtet, innerhalb welcher Zeit die Mängel zu beseitigen sind.

Bei sicherheits-, gesundheits- oder umweltgefährdenden Mängeln kann das Schiff festgehalten bzw. ein Betriebsverbot ausgesprochen werden. Der Mitgliedstaat sorgt bei einem Eingreifen dafür, daß der Konsul oder in seiner Abwesenheit der nächste diplomatische Vertreter des Staates, dessen Flagge das Schiff führen darf, von allen Umständen unterrichtet wird, die ein Eingreifen notwendig gemacht haben. Außerdem sind die benannten Besichtiger oder anerkannten Organisationen, die für die Ausstellung von Zeugnissen zuständig sind, zu benachrichtigen.

Das Festhalten eines Schiffes ist eine drastische Maßnahme, die für den Reeder einen erheblichen Verlust bedeuten kann und deshalb nur nach reiflicher Überlegung getroffen wird. Als Entscheidungshilfe für Besichtiger enthält Anhang VI eine nichterschöpfende Liste von Mängeln, die einzeln oder zusammen das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen. Diese Liste ist aufgenommen worden, um eine einheitliche Handhabung dieser einschneidenden Regelung sicherzustellen.

Artikel 10

Generell ist ein Schiff, an dem Mängel festgestellt werden, die es seeuntüchtig machen, im Überprüfungshafen festzuhalten, bis die Mängel beseitigt worden sind. Es kann jedoch vorkommen, daß die für die Reparaturarbeiten notwendigen Einrichtungen im Überprüfungshafen nicht vorhanden sind oder die Werft in diesem Hafen während eines für das dortige Reedereigewerbe unannehmbaren Zeitraums blockiert würde, falls ein festgehaltenes Schiff dort umgebaut werden müßte.

In diesem Falle kann die zuständige Behörde nach sorgfältiger Überlegung dem Schiff die Weiterfahrt zu einer anderen Reparaturwerft in der Gemeinschaft erlauben. Damit dieses Schiff keine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellt, können die Besichtiger den Betrieb des Schiffes beschränken und den Ersatz schadhafter Ausrüstungsteile durch gleichwertige Ausrüstungsteile verlangen, die eigens dafür vorübergehend an Bord gebracht werden. Das können unter anderem eine tragbare Notfeuerlöschpumpe, eine Lenzpumpe oder zusätzliche Brandbekämpfungsgeräte sein.

Damit das Schiff und die Beseitigung seiner Mängel sorgfältig überwacht werden können, müssen die zuständige Behörde des Hafens, in dem die letzte Reparatur auszuführen ist, und der diplomatische Vertreter und andere Parteien gemäß den Bestimmungen der Übereinkommen benachrichtigt werden. Anlage 2 der MOU enthält einen Vordruck für die zu erteilenden Informationen.

Sollte der Kapitän oder Reeder dieses Schiffes sich weigern, das Schiff gemäß den Übereinkommen umzurüsten, und den Auflagen, zur Reparaturwerft weiterzufahren, nicht nachkommen oder die angegebene Reparaturwerft überhaupt nicht anlaufen, ist diesem Schiff der Zugang zu einem Hafen in

der Gemeinschaft zu verweigern, bis der Reeder den Nachweis erbringt, daß das Schiff allen maßgeblichen Anforderungen der Übereinkommen entspricht.

Um das Fernhalten dieses Schiffes durchzusetzen, unterrichtet die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Mängel des Schiffes festgestellt worden sind, die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Die Verweigerung des Zugangs zu den Häfen der Gemeinschaft ist eine drastische Maßnahme. Sollte eine Situation entstehen, in der ein Schiff eine noch grössere Gefahr für menschliches Leben auf See, die Küste eines Mitgliedstaats oder seine damit verbundenen Interessen wird, kann ihm der Zugang erlaubt werden, sofern die erforderlichen Maßnahmen für ein sicheres Einlaufen getroffen werden und der Reeder eine ausreichende finanzielle Sicherheit leistet, die von diesem Mitgliedstaat festzusetzen ist.

Artikel 11

Nach der Begriffsbestimmung des Besichtigers in Artikel 2 bedeutet der Wortlaut von Absatz 1 Buchstabe a, daß die Hafenstaatüberprüfung nur von Besichtigern vorgenommen werden darf, die auch öffentliche Bedienstete sind. Es ist nicht zweckmäßig, Besichtiger von Klassifikationsgesellschaften zu diesen Überprüfungen heranzuziehen, da sie vom Reeder bezahlt und Hafenstaatüberprüfungen ohne Ankündigung und Aufforderung des Reeders oder Kapitäns durchgeführt werden.

Nach Artikel 11 können Funkoffiziere, die die Mindestanforderungen von Anhang VII erfüllen, die Erlaubnis zu Hafenstaatkontrollen erhalten. Funkbesichtiger müssen, da sie nur eine begrenzte Erfahrung mit betrieblichen und technischen Fragen des gesamten Schiffes haben, eine für Überprüfungen im Sinne von Artikel 6 Absätze 1 und 2 notwendige und von der zuständigen Behörde anerkannte Zusatzausbildung absolvieren, ehe sie das Recht zu Hafenstaatkontrollen erhalten.

Die aufgeführten Qualifikationskriterien sind strenger als nach den bisherigen Vereinbarungen über Hafenstaatkontrollen und sogar strenger als die Qualifikationskriterien privater Gesellschaften, die mit der Überprüfung von Schiffen zu tun haben. Angesichts der Verantwortung, die den Besichtigern auferlegt wird, ist dies jedoch notwendig.

Artikel 12

Die Anforderung an den Lotsen, der zuständigen Behörde zu berichten, wenn er erfährt, daß ein Schiff, auf dem er seinen Dienst versieht, Mängel aufweist, die die sichere Fahrt des Schiffes gefährden können, entspricht Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über die Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche und umweltgefährdende Güter befördern. Der Wortlaut dieses Artikels enthält keine Anforderungen an den Lotsen, die über diese Richtlinie hinausgehen, es sei denn die Pflicht zur Meldung von Mängeln, die aufgrund seiner Berufserfahrung billigerweise von ihm erwartet werden kann.

Artikel 13

Eine wirkungsvolle Regelung der Hafenstaatkontrolle ist nur dann möglich, wenn die für einen Raum zuständigen Teilnehmer bei der Überprüfung und

möglichen Nachkontrolle dieser Schiffe im nächsten Hafen eng zusammenarbeiten. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit zwischen nationalen Verwaltungen einerseits und zwischen diesen und der Kommission nötig.

Das bereits bestehende Informationssystem "SIRENAC E" erfüllt in dieser Hinsicht heute die meisten Anforderungen, so dass nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden müssen. Das "SIRENAC E"-System wird von Frankreich verwaltet und hat seinen Sitz in Saint-Malo. Bis auf Luxemburg, das keine Seehäfen hat; arbeiten alle Mitgliedstaaten am "SIRENAC E"-System mit.

Um Informationen über zuüberprüfende Schiffe zu erleichtern, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, daß die zuständigen Behörden und die Hafenbehörde und andere maßgeblichen Behörden, bei denen es sich vorwiegend um die Zolldienststellen in den Häfen handelt, untereinander zusammenarbeiten.

Da ein Datenaustausch erforderlich ist, um der Richtlinie nachzukommen, wird die Kommission zusammen mit den für das "SIRENAC E"-System zuständigen Behörden prüfen, wie und inwieweit eine konkrete Unterstützung aus dem derzeitigen Gemeinschaftshaushalt erforderlich ist, um die Erteilung von Informationen zu erleichtern und die Mitgliedstaaten mit möglichst wenig zusätzlichem Verwaltungsaufwand zu belasten. Dazu werden die Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere der Aufbau einer internationalen Datenbank für Schiffe innerhalb der IMO, gebührend berücksichtigt.

Artikel 14

Artikel 14 soll als Anreiz für Reeder dienen, international vereinbarte Normen einzuhalten, da weder ein Reeder noch eine Klassifikationsgesellschaft Wert darauf legt, in der Öffentlichkeit und im Reedereigewerbe in einer Liste von Schiffen bloßgestellt zu werden, die wegen schwerwiegender Mängel von einer zuständigen Behörde festgehalten worden sind.

Artikel 15

Nach diesem Artikel soll der Reeder eines Schiffes mit Mängeln, die das Festhalten rechtfertigen, bezahlen. In jedem Mitgliedstaat darf diese Gebühr höchstens die Kosten decken, die ihm dadurch entstanden sind, daß das Schiff in einem solchen Ausmaß Mängel aufwies, daß es von der zuständigen Behörde festgehalten werden mußte.

Diese Bestimmung soll den Steuerzahler eines Mitgliedstaates von den Kosten des Zeitaufwands entlasten, die der zuständigen Behörde durch die Beseitigung von schwerwiegenden Mängeln von Schiffen anderer Länder entstehen.

Die in diesem Artikel verlangte Zahlung soll keinesfalls das Wesen eines Bußgeldes haben, da nur die zusätzlichen Kosten nach dem Festhalten gedeckt werden sollen.

Artikel 16

Um feststellen zu können, ob die Überprüfungspflichten nach Artikel 5 erfüllt werden, muß die Zahl der Schiffe bekannt sein, die die Häfen eines Mitgliedstaats im letzten Kalenderjahr angelaufen haben. Um die Überprüfungen in den Mitgliedstaaten vergleichen zu können, ist die Zahl der Besichtigter, die sich mit der Hafenstaatskontrolle befassen, von gleicher Bedeutung.

Die Durchführung muß sorgfältig beobachtet werden, weil eine nicht ordnungsgemäße Anwendung der Richtlinie zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen führen kann.

Artikel 17

Für die einfache Anpassung an den technischen Fortschritt und an Änderungen internationaler Regeln oder Übereinkommen bedarf es eines Ausschusses. Damit sich nicht zu viele Ausschüsse mit der Sicherheit des Seeverkehrs beschäftigen, wird der im Rahmen der Richtlinie 93/75/EG⁽¹⁾

Artikel 18

Artikel 5 regelt eine grundsätzlich strikte Überprüfungspflicht. Gezählt wird die Zahl der Überprüfungen, wobei die Qualität der Überprüfungen unberücksichtigt bleibt. Diese strenge Überprüfungspflicht hat in den Mitgliedern der MOU zu der Praxis geführt, daß eine Reihe von Schiffen, auf denen die Feststellung von Mängeln unwahrscheinlich ist, überprüft werden und die Überprüfung sich nur auf die Schiffszeugnisse erstreckt. Das kann mit begrenzten Mitteln geschehen. Gleichzeitig halten sich im Hafen Schiffe auf, die wahrscheinlich unternormig sind, aber nicht überprüft werden, weil die Durchführung einer Überprüfung Tage dauern kann, aber nur als eine Überprüfung gerechnet wird.

Die MOU dürfte sich mit dieser Schwierigkeit in der nächsten Zeit befassen. Eine flexible Richtlinie setzt voraus, daß in das Änderungsverfahren die Möglichkeit aufgenommen wird, die Entwicklung in der MOU soweit zu berücksichtigen, wie dies notwendig ist.

Artikel 19 bis 22

Keine Bemerkungen.

(1) ABl. Nr. L 247 vom 5.10.93, S. 19, Über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen.

Vorschlag für eine Richtlinie 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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

In Erwägung nachstehender Gründe:

Schiffsunfälle und die insbesondere von Schiffen ausgehende Ölverschmutzung der Meere und Küsten der Mitgliedstaaten erfüllen die Gemeinschaft mit ernster Sorge.

Außerdem ist die Gemeinschaft bestrebt, Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu erhalten, die denen von Arbeitsplätzen an Land entsprechen.

Auf seiner Tagung vom 25. Januar 1993 in Brüssel forderte der Rat der Europäischen Union die Gemeinschaft auf, für eine wirkungsvollere Anwendung und Durchsetzung der Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und für den Schutz der Meeresumwelt zu sorgen und die neuen Vorschriften, sobald sie erlassen worden sind, durchzuführen.

Auf seiner Tagung vom 8. Juni 1993 in Luxemburg forderte der Rat der Europäischen Union die Kommission auf, ihm möglichst bald Vorschläge für konkrete Maßnahmen und förmliche Vorschläge zu Kriterien für die Überprüfung von Schiffen einschließlich der Vereinheitlichung des Festhaltens, der Veröffentlichung der Überprüfungsergebnisse und der Möglichkeit vorzulegen, den Zugang zu Gemeinschaftshäfen zu verweigern.

Sicherheit, Verhütung von Verschmutzung sowie Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord lassen sich durch drastisches Zurückdrängen unternormiger Schiffe aus Gemeinschaftsgewässern wirkungsvoll verbessern, wenn die internationalen Übereinkommen, Kodizes und Entschlüsse strikt eingehalten werden.

Die Kontrolle, ob Schiffe international vereinbarte Normen für die Sicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen einhalten, soll nach wie vor in erster Linie die Aufgabe des Flaggenstaates sein. Allerdings weist die Durchführung und Durchsetzung internationaler Normen durch eine wachsende Zahl dieser Staaten ernsthafte Mängel auf. Deshalb müssen auch die Hafenstaaten sicherstellen, daß international vereinbarte Normen für die Sicherheit, die Verhütung von

(1)

(2)

(3)

Verschmutzung und die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord eingehalten werden.

Die Einführung eines einheitlichen Konzepts für die wirkungsvolle Durchsetzung der internationalen Normen für die Sicherheit der Schiffe, die Verhütung von Verschmutzung sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren und deren Häfen benutzen, wird Wettbewerbsverzerrungen vermeiden.

Die Schaffung eines geeigneten rechtlichen Rahmens der Gemeinschaft für einheitliche Kontroll- und Überprüfungsverfahren ist für die einheitliche Anwendung des Grundsatzes vorbeugender Maßnahmen für die Sicherheit im Seeverkehr und der Umwelt, die zu den Grundlagen der Verkehrs- und Umweltpolitik der Gemeinschaft gehören, von grundlegender Bedeutung.

Die Verschmutzung der Meeresgewässer der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ist naturgemäß ein grenzübergreifender Vorgang. Nach dem Subsidiaritätsprinzip werden Schutzmaßnahmen in diesem Bereich am besten auf Gemeinschaftsebene getroffen, da die Mitgliedstaaten getrennt keine angemessenen und wirkungsvollen Maßnahmen treffen können.

Der Erlass einer Richtlinie des Rates ist das geeignete Verfahren, um den rechtlichen Rahmen und einheitliche Regeln und Kriterien für die Durchführung der Hafenstaatkontrolle festzulegen.

Die Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Vereinbarung (MOU) über die Hafenstaatkontrolle (PSC) sollten genutzt werden.

Die Durchsetzung der Hafenstaatkontrolle in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten ist für das nach dem MARPOL-Übereinkommen mögliche Eingreifen notwendig.

Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Überprüfung von mindestens 25 % der ausländischen Schiffe, die ihre Häfen im Vorjahr anliefen, bedeutet in der Praxis, daß rund 80 % der Schiffe, die innerhalb des Gebiets fahren, zu einem gegebenen Zeitpunkt überprüft worden sind.

Eine besondere Überprüfungsregelung für Schiffe, die strengerer Bau-, Ausrüstungs-, Besatzungs- und Betriebsnormen als nach den Übereinkommen entsprechen, soll ein Anreiz für Reeder sein, diese hohen Normen einzuhalten.

Die Regeln und Verfahren für Hafenstaatüberprüfungen einschließlich Kriterien für das Festhalten von Schiffen müssen vereinheitlicht werden, um in allen Häfen ein gleichbleibendes Maß an Wirkung zu sichern und so die gezielte Benutzung bestimmter Bestimmungshäfen drastisch zu verringern, mit der das Netz ordnungsgemäßer Kontrollen umgangen werden soll.

Die Unfall-, Festhalte- und Mängelstatistiken, die in der Mitteilung der Kommission über "Eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr" und im Jahresbericht der MOU veröffentlicht worden sind, zeigen, daß bestimmte Schiffsarten verstärkt kontrolliert werden müssen.

Die Mängel bei der Einhaltung der Bestimmungen der Übereinkommen müssen überwunden werden; Schiffe, die keine Abhilfemaßnahmen treffen, müssen festgehalten werden, wenn diese Mängel eindeutig die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt gefährden.

Die Einrichtungen des Überprüfungshafens können so beschaffen sein, daß die zuständige Behörde dem Schiff die Erlaubnis zur Weiterfahrt zu einer geeigneten Reparaturwerft in der Gemeinschaft erteilen muß, sofern die Voraussetzungen für eine solche Reise erfüllt sind. Schiffe, die den Anforderungen nicht entsprechen, würden weiterhin die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt gefährden und wirtschaftliche Vorteile genießen, wenn sie nicht gemäß den anwendbaren Bestimmungen der Übereinkommen umgebaut werden, weshalb ihnen der Zugang zu allen Häfen in der Gemeinschaft verweigert werden soll.

Wegen unvorhersehbarer Umstände kann ein Schiff, dem der Zugang zu Häfen in der Gemeinschaft verweigert wird, vor der Küste eines Mitgliedstaats eine größere Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder die Umwelt sein. Unter diesen Umständen kann es notwendig sein, diesem Schiff den Zugang zu einem bestimmten Hafen zu erlauben, sofern alle Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, damit es sicher einlaufen kann, und eine ausreichende finanzielle Sicherheit geleistet worden ist.

Die vielseitigen Anforderungen der Übereinkommen an den Bau, die Ausrüstung und die Besatzung eines Schiffes, die schwerwiegenden Folgen der Entscheidungen, die von den Besichtigern getroffen werden, und die Notwendigkeit, daß die Besichter völlig unparteiliche Entscheidungen treffen, setzen voraus, daß Überprüfungen nur von öffentlichen Bediensteten mit profundem Wissen und großer Erfahrung vorgenommen werden.

Lotsen, die durch die Hoheitsgewässer eines Mitgliedstaats fahrende Schiffe betreten, können aus eigener Anschauung nützliche Informationen über navigatorische Mängel dieser Schiffe und Besatzungen liefern.

Die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ist für eine wirkungsvolle Nachprüfung von Schiffen, denen trotz kleinerer Mängel das Auslaufen erlaubt worden ist, ebenso notwendig wie die Zusammenarbeit zwischen der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates und den Hafenbehörden und anderen in Frage kommenden Behörden dieses Staates, die Informationen über Schiffe im Hafen besitzen.

Das SIRENAC E genannte Informationssystem, das aufgrund der MOU geschaffen worden ist, liefert eine große Menge zusätzlicher Informationen, die für die Anwendung dieser Richtlinie benötigt werden.

Die Veröffentlichung von Informationen über Reeder, welche die internationalen Normen für die Sicherheit, die Gesundheit und den Schutz der Meeresumwelt nicht einhalten, kann ein wirkungsvolles Abschreckungsmittel sein, das Verlader davon abhält, diese Schiffe zu benutzen, und ein Anreiz für diese Reeder, von sich aus Abhilfemaßnahmen zu treffen.

Der Hafenstaat muß die finanzielle Last der ersten Überprüfung tragen, während alle Mehrkosten, die durch Mängel von Schiffen oder Besatzungen verursacht werden und zum Festhalten führen, zu Lasten des Reeders oder Betreibers gehen sollen.

Für die Anwendung dieser Richtlinie ist es zweckmäßig, den Ausschuß nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern⁽⁴⁾, zu nutzen, um die Kommission dabei zu unterstützen, die Überprüfungspflichten der Mitgliedstaaten aufgrund der gesammelten

(4) ABI. Nr. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

Erfahrung unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der MOU zu ändern und die Anhänge unter Berücksichtigung der Entwicklungen in den Übereinkommen, Protokollen, Kodizes und Entschlüssen der maßgeblichen internationalen Gremien und der MOU gegebenenfalls anzupassen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
(Zweck)

Diese Richtlinie soll zu einer drastischen Zurückdrängung unternormiger Schiffe aus Gemeinschaftsgewässern beitragen, indem sie

1. die Einhaltung internationaler und gemeinschaftlicher Vorschriften für die Sicherheit auf See, den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der in Gemeinschaftsgewässern fahrenden Schiffe aller Flaggen fördert;
2. gemeinsame Kriterien für die gründliche Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat festlegt, die Verfahren für die Überprüfung und das Festhalten vereinheitlicht und die Verpflichtungen, welche die Seeschiffsverkehrsbehörden der Mitgliedstaaten in der MOU eingegangen sind, gebührend berücksichtigt.

Artikel 2
(Begriffsbestimmungen)

Im Sinne dieser Richtlinie einschließlich ihrer Anhänge bedeutet

"Übereinkommen" das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966, das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974, das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen, das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, das Übereinkommen von 1972 über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 und das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (IAO Nr. 147) zusammen mit den Protokollen und Änderungen dieser Übereinkommen und abgeleiteter Kodizes, die bindend und zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie in Kraft sind;

"MOU" die am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnete Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in der zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie geltenden Fassung;

"Schiff" ein seegehendes Fahrzeug, auf das eines oder mehrere Übereinkommen Anwendung finden und das eine andere Flagge als diejenige des Hafenstaates führt;

"Überprüfung" einen Besuch an Bord eines Schiffes, um sowohl die Gültigkeit der maßgeblichen Zeugnisse und anderer Unterlagen und den Zustand des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung zu prüfen;

"Eine gründlichere Überprüfung" eine Überprüfung, bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den Umständen im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 insgesamt oder gegebenenfalls teilweise einer gründlichen

Überprüfung des Baus, der Ausrüstung, der Besatzung und der Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden;

"Verstärkte Kontrolle" eine umfassende Überprüfung in den Fällen nach Artikel 7;

"Besondere Überprüfungsregelung" eine Überprüfungsregelung im Sinne von Artikel 5 Absatz 4 von begrenztem Umfang und geringer Häufigkeit;

"Festhalten" das förmliche Verbot, wegen festgestellter Mängel eines Schiffes, die es einzeln oder zusammen nicht seetüchtig oder die Fortsetzung eines Betriebs gefährlich machen, unabhängig von der Zeit, die das Schiff im Hafen verbringen wird, auszulaufen oder einen Betrieb fortzuführen;

"Besichtiger" einen von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates ordnungsgemäß ermächtigten öffentlichen Bediensteten.

Artikel 3 (Geltungsbereich)

1. Diese Richtlinie ist auf Schiffe und ihre Besatzung anzuwenden, die einen Seehafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder in dessen Hoheitsgewässer fahren.
2. Bei Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Register-tonnen wenden die Mitgliedstaaten die anwendbaren Anforderungen eines Übereinkommens an und stellen, soweit ein Übereinkommen keine Anwendung findet, durch die erforderlichen Maßnahmen sicher, daß diese Schiffe die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt nicht eindeutig gefährden. Die Mitgliedstaaten lassen sich bei der Anwendung dieses Absatzes von Anlage 1 der MOU leiten.
3. Bei der Überprüfung eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der keine Partei eines Übereinkommens ist, stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß dieses Schiff und seine Besatzung keine günstigere Behandlung erhält als ein Schiff unter der Flagge eines Staates, der Partei des Übereinkommens ist.
4. Fischereifahrzeuge, Kriegsschiffe, Versorgungsschiffe, hölzerne Schiffe einfacher Bauart, staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden, und Sportfahrzeuge, die nicht zu gewerblichen Beförderungen eingesetzt werden, sind ausgeschlossen.

Artikel 4 (Überprüfungsstelle)

Die Mitgliedstaaten errichten und unterhalten geeignete nationale Seeschiffsverkehrsverwaltungen für die Überprüfung von Schiffen in ihren Häfen oder Hoheitsgewässern, nachstehend "zuständige Behörden" genannt. Die Mitgliedstaaten stellen durch geeignete Massnahmen sicher, dass ihre zuständigen Behörden die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie erfüllen.

Artikel 5
(Überprüfungspflichten)

1. Die zuständige Behörde jedes Mitgliedstaats führt jährlich Überprüfungen durch, deren Gesamtzahl mindestens 25 % aller Schiffe ausmacht, die ihre Häfen im letzten Kalenderjahr angelaufen haben.
2. Bei der Auswahl von Schiffen zur Überprüfung hält sich die zuständige Behörde an die Prioritätenliste in Anhang I.
3. Die Mitgliedstaaten sehen von der Überprüfung von Schiffen ab, die in den letzten sechs Monaten von einem der anderen Mitgliedstaaten besichtigt worden sind, sofern dieses Schiff nicht in Anhang I aufgeführt ist oder ein Mitgliedstaat nach einer vorhergehenden Überprüfung keine Mängel gemeldet hat oder kein triftiger Grund zu einer Überprüfung vorliegt.
4. Die Kommission wird nach dem Verfahren von Artikel 19 die Bestimmungen für die Schiffsarten und die Bedingungen festlegen, unter denen die Mitgliedstaaten die besondere Überprüfungsregelung auf diese Schiffsarten anwenden. Die besondere Überprüfungsregelung ist nicht anzuwenden, wenn triftige Gründe im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 vorliegen.

Artikel 6
(Überprüfungsverfahren)

1. Die zuständige Behörde stellt sicher, daß eine Überprüfung mindestens folgendes umfaßt:
 - a) eine Kontrolle der Zeugnisse und Unterlagen nach Anhang II in dem erforderlichen Umfang;
 - b) eine Prüfung, ob die Besatzung den Anforderungen der Artikel 7 und 9 der Richtlinie über das Mindestniveau der Ausbildung von Seeleuten⁽¹⁾ entspricht;
 - c) eine Prüfung, ob die Besatzungsmitglieder ihre Pflichten nach der Musterliste kennen. Auf Fahrgastschiffen schließt diese Prüfung auch das Verpflegungspersonal ein;
 - d) einen Gesamteindruck des Schiffes einschließlich des Maschinenraums und der Unterkünfte einschließlich der hygienischen Verhältnisse;
 - e) Prüfung, ob die Ausrüstung des Schiffes vorhanden und ob das entsprechende Zeugnis gültig ist.
2. Wenn der Besichtigter dies für zweckmäßig erachtet, können alle anderen als die in Anhang II genannten maßgeblichen Zeugnisse und Unterlagen, die nach den Übereinkommen an Bord mitzuführen sind, geprüft werden.
3. Gibt es nach der Überprüfung im Sinne der Absätze 1 und 2 triftige Gründe für die Annahme, daß der Zustand eines Schiffes oder seiner Ausrüstung oder seiner Besatzung die anwendbaren Anforderungen eines Übereinkommens im wesentlichen nicht erfüllt, ist eine gründlichere Überprüfung einschließlich einer weiteren Kontrolle durchzuführen, ob die betrieblichen Anforderungen an Bord erfüllt werden.

Anhang III enthält eine nichterschöpfende Liste "triftiger Gründe" im Sinne dieses Artikels.
4. Soweit sie den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entgegenstehen, sind auch die Verfahren und Leitlinien für die Kontrolle von Schiffen nach Anhang IV zu berücksichtigen.

(1) Am 29. November 1993 gelangte der Rat zu einer Einigung über die politische Richtung dieser Richtlinie, obwohl die Kooperationsverfahren noch nicht abgeschlossen sind.

Artikel 7
(Verstärkte Kontrolle bestimmter Schiffe)

1. Zusätzlich zu der Überprüfung im Sinne von Artikel 6 stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß eine verstärkte Kontrolle von Schiffen der in Anhang V aufgeführten Arten vorgenommen wird.
2. Die verstärkte Kontrolle wird nach den Leitlinien von Anhang V durchgeführt.
3. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterziehen Schiffe im Sinne von Absatz 1 innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten nicht zweimal einer verstärkten Kontrolle.

Artikel 8
(Überprüfungsbericht an den Kapitän)

Nach Abschluß einer Überprüfung, einer gründlicheren Überprüfung oder einer verstärkten Kontrolle erhält der Kapitän des Schiffes vom Besichtiger eine Unterlage in der Form nach Anlage 3 der MOU mit den Ergebnissen der Überprüfung und Einzelheiten der Entscheidungen des Besichtigers und der Abhilfemaßnahmen, die der Kapitän oder Reeder zu treffen hat.

Artikel 9
(Mängelbeseitigung und Festhalten)

1. Wenn sich bei der Überprüfung im Sinne der Artikel 6 und 7 Mängel gegenüber den Anforderungen eines anwendbaren Übereinkommens bestätigen oder herausstellen, ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß sie gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens beseitigt werden.
2. Im Falle von Mängeln, die eindeutig die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt gefährden, stellt die zuständige Behörde des Hafenstaates, in dem das Schiff überprüft wird, sicher, daß das Schiff festgehalten oder der Betrieb, bei dem sich die Mängel herausgestellt haben, verboten wird. Das Festhalten wird solange nicht aufgehoben, wie die Gefahr nicht beseitigt ist oder diese Behörde nicht feststellt, daß das Schiff unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, ohne daß dies eine Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder eine Gefahr für andere Schiffe oder eine unangemessene Bedrohung für die Meeresumwelt ist.
3. Eine nichterschöpfende Liste von Mängeln, die einzeln oder zusammen das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen, ist in Anhang VI enthalten.
4. Geben Überprüfungen im Sinne der Artikel 6 und 7 Anlaß zu einem Eingreifen, so handelt der Besichtiger, der die Überprüfung vornimmt, gemäß den Bestimmungen der Regel 19 Buchstaben d) - f) von Kapitel I zum Protokoll von 1978 zum Internationalen Übereinkommen von 1974 über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See.

Artikel 10

(Folmaßnahmen nach einer Überprüfung und einem Festhalten)

1. Können Mängel im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 im Überprüfungshafen nicht beseitigt werden, kann die zuständige Behörde dieses Mitgliedstaates diesem Schiff die Weiterfahrt zu einer vom Kapitän gewählten Reparaturwerft in der Gemeinschaft erlauben, sofern die Auflagen der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaates erfüllt werden. Diese Auflagen stellen sicher, daß das Schiff ohne Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder Besatzung oder ohne Gefahr für andere Schiffe oder ohne unangemessene Gefahr für der Meeresumwelt auslaufen kann.
2. Unter den Umständen im Sinne von Absatz 1 benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaates im Überprüfungshafen die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem sich die Reparaturwerft befindet, die in Artikel 9 Absatz 4 genannten Parteien und gegebenenfalls andere Behörden.
3. Die Parteien im Sinne von Absatz 2 sind gemäß Anlage 2 der MOU zu benachrichtigen.

Die zuständige Behörde, die diese Benachrichtigung erhält, unterrichtet die benachrichtigende Behörde von der getroffenen Maßnahme.

4. Die Mitgliedstaaten stellen durch Maßnahmen sicher, daß auslaufenden Schiffen im Sinne von Absatz 1, die
 - den Auflagen der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats im Überprüfungshafen nicht nachkommen oder
 - sich weigern, den anwendbaren Anforderungen der Übereinkommen nachzukommen, indem sie die angegebene Reparaturwerft nicht anlaufen,der Zugang zu einem Hafen in der Gemeinschaft so lange verweigert wird, bis der Reeder der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, in dem die Mängel des Schiffes festgestellt wurden, den Nachweis erbringt, daß das Schiff allen anwendbaren Anforderungen der Übereinkommen entspricht.
5. Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Mängel des Schiffes festgestellt wurden, benachrichtigt unter den Umständen im Sinne von Absatz 4 unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 4 kann der Zugang zu einem bestimmten Hafen in Fällen höherer Gewalt gestattet werden, sofern der Reeder oder der Kapitän des Schiffes angemessene Maßnahmen zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaates getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen sicherzustellen, und sofern eine ausreichende finanzielle Sicherheit geleistet worden ist.

Artikel 11
(Berufsprofil der Besichtiger)

1. Die Überprüfungen werden nur von Besichtigern vorgenommen, welche die Qualifikationskriterien von Anhang VII erfüllen.
2. Besichtiger, die eine Hafenstaatkontrolle vornehmen, dürfen kein unmittelbares wirtschaftliches Interesse an den Häfen oder den Schiffen haben, in bzw. auf denen Überprüfungen gemäß dieser Richtlinie vorgenommen werden.

Artikel 12
(Berichte von Lotsen und Hafenbehörden)

1. Lotsen, die Schiffe zu oder von ihrem Ankerplatz begleiten, oder auf Schiffen nach einem Hafen in einem Mitgliedstaat oder auf Schiffen auf der Durchfahrt durch die Hoheitsgewässer eines Mitgliedstaates tätig sind, unterrichten unverzüglich die zuständige Behörde des Hafenstaates beziehungsweise des Küstenstaates, sofern sie erfahren, daß Mängel vorliegen, die die sichere Fahrt des Schiffes oder die Sicherheit der Besatzung oder der Fahrgäste gefährden können.
2. Hafenbehörden, die bei der Erfüllung ihrer gewöhnlichen Pflichten erfahren, daß ein Schiff in ihrem Hafen Mängel aufweist, die den sicheren Betrieb des Schiffes oder die Sicherheit der Besatzung oder der Fahrgäste gefährden, unterrichten unverzüglich die zuständige Behörde des betreffenden Hafenstaates.

Artikel 13
(Zusammenarbeit)

1. Jeder Mitgliedstaat trifft Maßnahmen für die Zusammenarbeit zwischen seiner zuständigen Behörde im Sinne von Artikel 4, seinen Hafenbehörden und anderen einschlägigen Behörden, um sicherzustellen, daß seine zuständige Behörde alle einschlägigen Informationen über Schiffe erhält, die seine Häfen anlaufen.
2. Die Mitgliedstaaten treffen Vorkehrungen für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen ihrer zuständigen Behörde und den zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten und den Mitgliedstaaten und unterhalten die geschaffenen betrieblichen Verbindungen zwischen ihrer zuständigen Behörde, die Kommission und dem in St. Malo, Frankreich, geschaffenen Informationssystem SIRENAC E.
3. Bei den Informationen im Sinne von Absatz 2 handelt es sich um diejenigen nach Anlage 4 der MOU und denjenigen, die nach Artikel 14 dieser Richtlinie verlangt werden.

Artikel 14
(Veröffentlichung des Festhaltens)

Jede zuständige Behörde veröffentlicht vierteljährlich, wieviele Schiffe sie in den letzten drei Monaten festgehalten hat. Die Veröffentlichung schließt den Namen des Schiffes, die IMO-Nummer, den Flaggenstaat, den Reeder und die Klassifizierungsgesellschaft unabhängig davon ein, ob sie die vorgeschriebenen Zeugnisse für den Flaggenstaat ausgestellt hat, und gegebenenfalls eine andere Partei, die Zeugnisse für ein solches Schiff im Einklang mit den Übereinkommen für den Flaggenstaat ausgestellt hat.

Artikel 15
(Gebühr für die erneute Überprüfung)

1. Vom Reeder oder Betreiber eines Schiffes, das nach dieser Richtlinie überprüft worden ist und auf dem Mängel, die ein Festhalten rechtfertigen, festgestellt worden sind, wird eine Gebühr erhoben. Die Gesamtgebühr, die nach diesem Artikel erhoben wird, darf höchstens die Gesamtkosten in einem gewöhnlichen Rechnungszeitraum für Überprüfungen decken, die nach der förmlichen Mitteilung über das Festhalten vorgenommen werden.
2. Alle Kosten im Zusammenhang mit Überprüfungen, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates gemäß den Bestimmungen von Artikel 10 Absatz 4 vorgenommen werden, sind dem Reeder oder Betreiber des Schiffes in Rechnung zu stellen.

Artikel 16
(Angaben zur Überwachung der Umsetzung)

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission und dem MOU-Sekretariat jährlich folgende Angaben:
 - die Zahl der für sie arbeitenden Besichtiger. Bei Behörden, deren Besichtiger Hafenstaatüberprüfungen nur auf Teilzeitbasis vornehmen, ist die Zahl in vollzeitlich beschäftigte Besichtiger umzurechnen;
 - die Zahl der Schiffe, die ihre Häfen im letzten Kalenderjahr angelaufen haben.
2. Die Angaben nach Absatz 1 sind innerhalb von drei Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach in jedem Kalenderjahr spätestens am 1. April zu übermitteln.

Artikel 17
(Beratender Ausschuß)

Die Kommission wird von dem Ausschuß unterstützt, der nach Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EG⁽¹⁾ gemäß dem in Artikel 19 niedergelegten Verfahren gebildet worden ist.

(1) Abl. Nr. L 247, vom 5.10.93, S. 119, Über die Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen.

Artikel 18
(Änderungsverfahren)

Die Kommission kann nach dem Verfahren von Artikel 19:

- a) die Überprüfungspflicht des Mitgliedstaats im Sinne von Artikel 5 aufgrund der Erfahrung mit der Anwendung dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der MOU ändern;
- b) die Anhänge ändern, um Änderungen der Übereinkommen, Protokolle, Kodizes und Entschlüsse einschlägiger internationaler Gremien und der MOU zu berücksichtigen.

Artikel 19
(Ausschußverfahren)

1. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß im Sinne von Artikel 17 einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen.
2. Der Ausschuß gibt – gegebenenfalls durch Abstimmung – seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzt.
3. Die Stellungnahme wird zu Protokoll genommen; außerdem hat jeder Mitgliedstaat das Recht, seinen Standpunkt zu Protokoll zu geben.
4. Die Kommission trägt der Stellungnahme des Ausschusses soweit wie möglich Rechnung. Sie unterrichtet den Ausschuß davon, wie sie dessen Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 20
(Durchführung)

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Juli 1996 nachzukommen, und unterrichten die Kommission unverzüglich davon.
2. Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
3. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 21

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Artikel 22

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Liste vorrangig zu Überprüfender Schiffe
im Sinne von Artikel 5 Absatz 2

1. Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaates erstmals anlaufen. Bei der Anwendung dieses Kriteriums berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Überprüfungen durch Mitglieder der MOU. Fehlen geeignete Daten, so stützen sich die Mitgliedstaaten auf die verfügbaren "SIRENAC E"-Daten und überprüfen Schiffe, die seit der Inbetriebnahme der "SIRENAC E"-Datenbank am 1. Januar 1993 noch nicht erfaßt sind.
2. Schiffe unter der Flagge eines Staates, der in der gleitenden Dreijahres-Durchschnittstabelle über die durchschnittliche Zahl festgehaltener und aufgehaltener Schiffe aufgeführt ist; diese Tabelle wird in dem Jahresbericht der MOU veröffentlicht.
3. Schiffe, die den Hafen eines Mitgliedstaates mit der Auflage verlassen durften, die festgestellten Mängel innerhalb einer bestimmten Frist zu beseitigen, sobald diese Frist abgelaufen ist.
4. Schiffe, bei denen Lotsen Mängel gemeldet haben, welche die Manövrierfähigkeit beeinträchtigen können (vgl. Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993¹ und Artikel 12 der vorliegenden Richtlinie).
5. Schiffe, bei denen die in den Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse über den Bau und die Ausrüstung und das Klassenzertifikat von einer nach der Richtlinie des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen² nicht anerkannten Organisation ausgestellt wurden.
6. Schiffe, die die Verpflichtungen aus der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993³ nicht erfüllen.
7. Schiffsarten, für die eine verstärkte Kontrolle beschlossen wurde (vgl. Artikel 7).
8. Schiffe, deren Klasseneinteilung innerhalb der letzten sechs Monaten aus Sicherheitsgründen ausgesetzt worden ist.

1 Abl. Nr. L 247 vom 5.10.1993, S. 19 - Richtlinie über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern.

2 Abl. Nr. - Vorschlag für eine Richtlinie über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen.

3 Abl. Nr. L 247 vom 5.10.1993, S. 19 - Richtlinie über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern.

ANHANG II

Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen, die bei der Überprüfung im Sinne von Artikel 6 Absatz 1 in dem erforderlichen Umfang zu prüfen sind.

1. Internationaler Schiffsmeßbrief (1969)
2. Zeugnis betreffend die Sicherheit der Fahrgäste
 - Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe
 - Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe
 - Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe
 - UKW-Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe
 - Ausnahmezeugnis
3. Internationales Zeugnis für die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut
 - Zeugnis für die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut
4. Internationales Zeugnis für die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut
 - Zeugnis für die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut
5. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung
6. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut
7. Internationales Freibordzeugnis (1966)
 - Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis
8. Öltagebuch, Teil I und II
9. Frachttagebuch
10. Schiffsbesatzungszeugnis
 - Befähigungszeugnisse
11. Ärztliche Zeugnisse, vgl. IAO-Übereinkommen Nr. 73 über die ärztliche Untersuchung von Seeleuten
12. Stabilitätsunterlagen
13. Ausfertigung der Unbedenklichkeitsbescheinigung und Zeugnis im Sinne des Internationalen Kodex für den sicheren Betrieb von Schiffen und die Verhütung der Verschmutzung (IMO-Entscheidung A.741 (18));
14. Zeugnisse der betreffenden Klassifikationsgesellschaft über die Widerstandsfestigkeit des Schiffskörpers und die Maschinenanlage (nur erforderlich, wenn das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird).

ANHANG III
(Nichterschöpfende Liste)

Nachstehend einige Beispiele für "triftige Gründe" für eine gründlichere Überprüfung im Sinne von Artikel 6 Absatz 3.

1. Bericht oder Mitteilung einer anderen Behörde.
2. Bericht oder Beschwerde des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit einem berechtigten Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, an den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder an der Verhütung von Verschmutzung, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet.
3. Das Schiff war auf dem Weg zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt.
4. Das Öltagebuch wird nicht ordnungsgemäß geführt.
5. Das Schiff wird beschuldigt, Schadstoffe oder Abwässer eingeleitet zu haben.
6. Bei der Prüfung der Zeugnisse und anderen Unterlagen (vgl. Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a) werden Ungenauigkeiten festgestellt.
7. Es gibt Anzeichen dafür, daß sich Besatzungsmitglieder mündlich nicht verständigen können (vgl. Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b).
8. Die Lade- und anderen Vorgänge werden nicht sicher oder im Einklang mit den IMO-Leitlinien durchgeführt, z.B. überschreitet der Sauerstoffgehalt in der Inertgas-Hauptzuleitung der Ladetanks die zulässige Höchstgrenze.
9. Der Kapitän eines Öltankers kann für die letzte Ballastreise keine Bescheinigung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl vorweisen.
10. Fehlen einer aktuellen Musterliste; Besatzungsmitglieder wissen über ihre Pflichten im Brandfall nicht Bescheid oder verlassen das Schiff.
11. Der Besichtigter hält aufgrund seines fachlichen Urteilsvermögens eine gründliche Überprüfung einzelner Schiffsbereiche, der Ausrüstung oder der Besatzung für erforderlich.

ANHANG IV

Verfahren und Leitlinien für die Kontrolle von Schiffen
im Sinne von Artikel 6 Absatz 4

1. Verfahren für die Kontrolle von Schiffen (IMO-EntschlieBung A.466 (XII)) in der geänderten Fassung
2. Grundsätze über die Schiffsbesatzung (IMO-EntschlieBung A.481 (XII)) nebst Anlagen, nämlich Inhalt des Schiffsbesatzungszeugnisses (Anlage 1) und Leitlinien für die Anwendung der Grundsätze über die Schiffsbesatzung (Anlage 2)
3. Verfahren für die Kontrolle von Schiffen und Einleitungen gemäß Anhang I von MARPOL 73/78 (IMO-EntschlieBung A.542 (13))
4. Verfahren für die Kontrolle von Schiffen und Einleitungen gemäß Anhang II von MARPOL 73/78 (IMO-EntschlieBung MEPC 26 (23))
5. Verfahren für die Kontrolle der Betriebsvorschriften über die Sicherheit von Schiffen und die Verhütung von Verschmutzung (IMO-EntschlieBung A.742 (18))
6. Kodex für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen
7. Verfahren nach Anlage 1 der MOU
8. IAO-Veröffentlichung "Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord: Verfahrensleitlinien"

ANHANG V

Schiffsarten, die einer verstärkten Kontrolle
im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 zu unterziehen sind

1. Öltanker spätestens fünf Jahre nach dem Auslaufen der Regel 13G des Anhangs I von MARPOL 73/78;
2. Massengutfrachter, älter als zwölf Jahre;
3. Fahrgastschiffe.

* * *

Leitlinien für die verstärkte Kontrolle bestimmter Schiffsarten
im Sinne von Artikel 7 Absatz 2

Eine verstärkte Kontrolle erstreckt sich, soweit erforderlich, auf folgende Maßnahmen. Besichtigter müssen sich darüber im klaren sein, daß die sichere Durchführung bestimmter Bordvorgänge, beispielsweise der Ladevorgänge, gefährdet werden kann, wenn Prüfungen während eines solchen Vorgangs erforderlich sind.

A. ALLE SCHIFFE (Klasse 1, 2 und 3):

- Stromausfall und Ingangsetzen des Notstromaggregats;
- Überprüfung der Notbeleuchtung;
- Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;
- Betrieb der Lenzpumpen;
- Schließen der wasserdichten Türen;
- Aussetzen eines Rettungsbootes;
- Prüfung einer Fernabschaltvorrichtung, z.B. für Kessel, Belüftung und Kraftstoffpumpen;
- Prüfung der Haupt- einschließlich der Hilfsrudieranlage;
- Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;
- Überprüfung und - soweit möglich - Testen der Maschinenraum-Trennvorrichtung.

B. ÖLTANKER

Zusätzlich zu den Maßnahmen nach A könnte sich eine verstärkte Kontrolle bei Öltankern auf folgendes erstrecken:

- an Deck fest installiertes Schaumlöschsystem;
- alle Feuerlöschgeräte;
- Überprüfung der Feuerklappen zum Maschinenraum, Pumpenraum und zu den Unterkünften;
- Prüfung des Inertgasdrucks und des Sauerstoffgehalts;
- Prüfung, ob das Tankwaschen mit Rohöl nach den Bestimmungen des Betriebshandbuchs erfolgt.

C. MASSENGUTFRACHTER

Zusätzlich zu den Maßnahmen nach A könnte sich eine verstärkte Kontrolle bei Massengutfrachtern auf folgendes erstrecken:

- etwaige Korrosion der Fundamente der Deckshilfsmaschinen;
- etwaige Verformung und/oder Korrosion der Lukendeckel;
- etwaige Risse in den Relingstützen;
- etwaige Risse oder stellenweise Korrosion in den Querschotten;
- Zugang zu den Laderäumen.

D. FAHRGASTSCHIFFE

Zusätzlich zu den Maßnahmen nach A könnte sich eine verstärkte Kontrolle bei Fahrgastschiffen auf folgendes erstrecken:

- Prüfung der Feuermeldeanlage;
- Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren;
- Prüfung der Bordsprechanlage;
- Feuerschutzübung, bei der mindestens die gesamte Brandschutzausrüstung vorgeführt werden muß und an der ein Teil des Verpflegungspersonals teilzunehmen hat;
- Demonstration, daß einzelne Besatzungsmitglieder mit dem Lecksicherheitsplan gut vertraut sind.

Da einige Fahrgastschiffe (z.B. Fähren) nur kurz im Hafen verbleiben und Verzögerungen bei solchen Schiffen schwerwiegende Folgen haben, können die Besichtigter von bestimmten Prüfungen absehen, es sei denn, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung oder die Besatzung es nach dem fachlichen Urteilsvermögen des Besichtigers rechtfertigen, das Schiff aufzuhalten.

Nachstehend einige Beispiele für Mängel, die das Festhalten eines Schiffes im Sinne von Artikel 9 Absatz 3 rechtfertigen. Diese Liste ist nichterschöpfend; der Besichtigter muß anhand seines fachlichen Urteilsvermögens entscheiden, ob ein Schiff aufgrund der Überprüfungsergebnisse festzuhalten ist.

1. Die in den Übereinkommen geforderten gültigen Zeugnisse fehlen. Bei Schiffen unter der Flagge eines Landes, das einem Übereinkommen nicht angehört, kann der Besichtigter eine Unbedenklichkeitsbescheinigung oder ein Zeugnis, das in dem Übereinkommen nicht genannt ist, akzeptieren, wenn diese von einer zuständigen Organisation ausgefertigt wurden.
2. Größere Flächen mit Schäden oder Korrosion, Lochfraß in der Beplattung und der Verstärkung von Decks und Schiffskörper, wodurch die Seetüchtigkeit und die Festigkeit bei stellenweisen Belastungen beeinträchtigt werden. Einer vorläufigen Reparatur für die Reise zu einem Hafen, in der eine dauerhafte Reparatur durchgeführt wird, kann zugestimmt werden.
3. Fehlen ausreichender und zuverlässiger Informationen, die in einer anerkannten Form vorliegen und dem Kapitän die Möglichkeit bieten, die Beladung und das Beballasten seines Schiffes rasch und einfach in einer Weise anzuordnen, daß eine sichere Stabilitätsmarge in allen Phasen und bei den unterschiedlichen Bedingungen der Reise gewährleistet ist und unannehmbare Belastungen des Schiffsfestigkeitsverbands ausgeschlossen sind.
4. Notstromaggregat außer Betrieb.
5. Wesentliche Teile der Notbeleuchtung außer Betrieb, z.B. bei den Rettungsgeräten.
6. Haupt- oder Notfeuerlöschpumpe außer Betrieb.
7. Fehlen oder Versagen der Funkausrüstung für Notmeldungen.
8. Zahl, Zusammensetzung oder Befähigung der Besatzung entsprechen nicht den "Grundsätzen über die Schiffsbesatzung"; die Besatzung ist nicht in der Lage, den Wachdienst nach den Verfahren des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Beförderungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (1978) wahrzunehmen.
9. Fehlen, schwere Beschädigung oder Versagen des Öl-Wasserseparators, des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Ablassen von Öl, der Alarmvorrichtung. Die Reise zur Reparaturwerft kann gestattet werden, sofern die vom Besichtigter geforderten Betriebsbedingungen gegeben sind.
10. Schwere Beschädigung der Luken-Verschlußvorrichtungen und der Luksülle, wodurch die Wetterdichtigkeit des Schiffskörpers beeinträchtigt wird.

316/84

Mindestkriterien für Besichtiger
im Sinne von Artikel 11 Absatz 1

1. Der Besichtiger muß von der zuständigen Stelle des Mitgliedstaates zur Durchführung der Hafenstaatskontrolle ermächtigt sein.
2. Es sind mindestens zwei Dienstjahre als Flaggenstaat-Besichtiger nachzuweisen.
3. Ermächtigung zum Festhalten eines Schiffes entsprechend den innerstaatlichen Rechtsvorschriften.
4. Nachweis
 - a) eines Kapitän-Befähigungszeugnisses, vgl. STCW, Regel II/2, oder
 - b) eines Befähigungszeugnisses als Leitender Ingenieur, vgl. STCW, Regel III/2, oder
 - c) eines Befähigungszeugnisses als Funkoffizier, vgl. STCW, Regel IV/1, oder
 - d) einer erfolgreich abgelegten Prüfung als Schiffbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschifffahrt und einer mindestens fünfjährigen Berufserfahrung in diesem Bereich.
5. Die Besichtiger nach 4 a) bis c) müssen eine mindestens zweijährige Berufserfahrung als Erster Offizier, Zweiter Ingenieur (in einigen Mitgliedstaaten als Erster Ingenieur) oder als Funkoffizier nachweisen.
6. Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich in Englisch auszudrücken.

Beschluß des Gemeinsamen EWR-Ausschusses
Nr. [...] ./94
vom [...] [...] 1994

zur Änderung von Anhang XIII (Kapitel V) durch Ergänzung der Richtlinie des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen benutzen und in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren.

DER GEMEINSAMER EWR-AUSSCHUSS -

Gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum in der Fassung des Protokolls zur Anpassung des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, nachstehend Abkommen genannt, insbesondere auf Artikel 98,

Die Richtlinie [...] / [...] / EU] des Rates der Europäischen Union vom [...] 1994, die diesem Beschluß als Anhang beiliegt, ist in das Abkommen einzubeziehen.

Protokoll 1 über horizontale Anpassungen sowie die sektoralen und sonstigen Anpassungen in der Einleitung von Anhang XIII des Abkommens finden Anwendung -

BESCHLIESST:

Artikel 1

Anhang XIII "Verkehr" zum Abkommen wird wie folgt geändert. Der Wortlaut dieses neuen Rechtsaktes liegt als Anhang bei.

Artikel 2

In Kapitel V wird hinter der Ziffer 56 (Verordnung (EWG) des Rates 613/91) folgende neue Ziffer angefügt:

"56 a 394 L: Richtlinie [...] / [...] / EU] des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen benutzen und in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren.

Die Bestimmungen der Richtlinie gelten im Sinne dieser Vereinbarung mit folgender Anpassung:

Artikel 20 (1) wird wie folgt ersetzt:

Die Vertragsparteien erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Juli 1996 nachzukommen.

Artikel 3

Dieser Beschluß gilt ab [...] [...] 1994.

316/94

Artikel 4

Dieser Beschluß wird im EWR-Teil des Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften und im EWR-Supplement zu diesem Amtsblatt veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am [...] [...] 1994.

Für den Gemeinsamen EWR-Ausschuß
Der Vorsitzende

..... Die Sekretäre
des Gemeinsamen EWR-Ausschusses

.....

10.06.94

Beschluß

des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie 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

Der Bundesrat hat in seiner 670. Sitzung am 10. Juni 1994 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Richtlinienvorschlag enthält einige der bereits vom Bundesrat in seiner Entschließung zur "Verbesserung der Schiffssicherheit" geforderten Maßnahmen - BR-Drucksache 75/93 (Beschluß) -.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der EU dafür einzusetzen, daß der Geltungsbereich neu definiert wird (Artikel 3 Nr. 4). Der Ausschluß von Fischereifahrzeugen, Versorgungsschiffen sowie hölzernen Schiffen einfacher Bauart vom Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie ist nicht nachvollziehbar. So findet z. B. das MARPOL-Übereinkommen auf die vorgenannten Fahrzeuge und Schiffe ebenfalls Anwendung. Sie sollten daher nicht grundsätzlich von der Anwendung der vorliegenden Richtlinie ausgeschlossen werden.

Der Begriff "hölzerne Schiffe einfacher Bauart" sollte näher definiert werden. Zum besseren Verständnis und um Fehlinterpretationen vorzubeugen, wäre zu erläutern, um was für Schiffe es sich hierbei handelt und ggf. zu welchem Zweck diese Schiffe eingesetzt werden (Freizeitboote? Fischerei?).

2. Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob eine Regelung in die Richtlinie aufgenommen werden kann, die eine Einspruchsmöglichkeit des jeweiligen Hafens gegenüber der zuständigen Behörde zum Beispiel bei Feststellung von weit unter dem gemäß dem internationalen Übereinkommen festgelegten Mindeststandard liegenden Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen vorsieht. Darüber hinaus wird die Bundesregierung um Prüfung gebeten, ob und in welcher Weise die in den Anhängen zu der Richtlinie genannten Vorgaben weiter präzisiert und ergänzt werden können.

3. Die Bundesregierung wird ferner gebeten, sicherzustellen, daß in den Expertengesprächen der Europäischen Union ein Vertreter der Länder mit Kenntnissen aus der Praxis vertreten sein kann, um die Belange der Häfen in dieser Frage angemessen berücksichtigen zu können.