

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die Durchsetzung von internationalen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung von Meeresverschmutzung in bezug auf den Schiffsverkehr in den Häfen der Gemeinschaft

»(EG-Dok. Nr. 8480/80)«

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf den Vorschlag der Kommission,
nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,
nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Gemeinschaft ist ernsthaft besorgt über Schiffsunfälle und die Verschmutzung des Meeres und der Küsten der Mitgliedstaaten, insbesondere durch von Schiffen herrührendes Öl;

Der Europäische Rat hat auf seinen Tagungen am 7. und 8. April 1978 in Kopenhagen und am 6. und 7. Juli 1978 in Bremen erklärt, daß die Gemeinschaft die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung, insbesondere durch Öl, zu einem wichtigen Ziel machen sollte, und er hat es für notwendig erachtet, weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr zu treffen;

Die Gemeinschaft kann einen besonders nützlichen Beitrag durch eine gemeinsame Haltung bei der wirk-

samen Durchsetzung der internationalen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung von Meeresverschmutzung durch die Mitgliedstaaten in bezug auf den Seeverkehr in ihren Häfen leisten, wobei auch eine Wettbewerbsverzerrung vermieden wird;

Zu diesem diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten unternormige Schiffe, die ihre Häfen benutzen, identifizieren, sie besichtigen und verlangen, daß Mängel beseitigt werden;

Die für die Hafenstaatkontrollen in der Gemeinschaft aufgewendeten Kräfte sollten auf einen angemessenen Stand erhöht werden;

Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Verfahrenswesen sollten soweit wie möglich in Europa übernommen werden;

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN —

Artikel 1

Diese Richtlinie fordert die Mitgliedstaaten auf, für die Identifizierung und Besichtigung unternormiger Schiffe beim Anlaufen ihrer Häfen zu sorgen und für die Beseitigung von Mängeln.

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramts vom 18. Juli 1980 — 14 — 680 70 — E — Ve 76/80.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 2. Juli 1980 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Artikel 2

1. Im Sinne dieser Richtlinie:

- a) bedeutet „Schiff“ ein Schiff, für das eins oder mehrere der zutreffenden Übereinkommen gilt und das in einem anderen als dem Mitgliedstaat, dessen Hafen es anläuft, beheimatet ist;

- b) sind „zutreffende Übereinkommen“:

Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz menschlichen Lebens auf See;

Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966;

Internationales Übereinkommen von 1954 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Öl, einschließlich der 1962 und 1969 angenommenen Zusätze;

Übereinkommen von 1972 über Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

Sobald eines der folgenden Übereinkommen in Kraft gesetzt ist, soll es als ein zutreffendes Übereinkommen betrachtet werden:

Protokoll von 1978 zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz menschlichen Lebens auf See.

Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978;

Internationales Übereinkommen von 1978 über Ausbildung, Befähigung und Wachdienst von Seeleuten;

Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen auf Handelsschiffen, das die Internationale Arbeitskonferenz 1976 angenommen hat.

2. Sobald eine Ergänzung zu einem der obigen Übereinkommen in Kraft gesetzt ist, soll das so ergänzte Übereinkommen als zutreffendes Übereinkommen im Sinne dieser Richtlinie betrachtet werden, sofern der Rat nicht auf Vorschlag der Kommission anderweitig entscheidet.
3. Auf Vorschlag der Kommission kann der Rat entscheiden, ob ein Teil oder die Gesamtheit eines der vier in Absatz 1 dieses Artikels zuletzt genannten Instrumente als zutreffendes Übereinkommen im Sinne dieser Richtlinie betrachtet wird, bevor das Übereinkommen in Kraft gesetzt ist.
4. Auf Vorschlag der Kommission entscheidet der Rat, ob ein zukünftiges internationales Übereinkommen über die Sicherheit im Seeverkehr oder die Verhütung von Meeresverschmutzung als zutreffendes Übereinkommen im Sinne dieser Richtlinie betrachtet werden soll.

Artikel 3

Ein Schiff, für das ein zutreffendes Übereinkommen gelten würde, wenn sein Flaggenstaat Vertragspartner

wäre, wird bei Angelegenheiten, die diese Richtlinie regelt, nicht begünstigt.

Artikel 4

1. Vorbehaltlich Absatz 2 dieses Artikels und unbeschadet der Bedingungen der Richtlinie des Rates 79/116/EWG vom 21. Dezember 1978, ergänzt von der Richtlinie des Rates 79/1034/EWG vom 6. Dezember 1979 im Hinblick auf die Prüfliste für Tankschiffe ergreifen die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß Schiffe bei jedem Besuch in einem ihrer Häfen bei den zuständigen Behörden die in Anhang 1 dieser Richtlinie dargelegte Erklärung hinterlegen, die Angaben über die Art und gegebenenfalls die Ablaufdaten der Schiffs- und Mannschaftszeugnisse, und bestimmte andere gemäß den zutreffenden Übereinkommen ausgestellte oder mitgeführte Dokumente und jede nach Artikel 8, Abs. 2 dieser Richtlinie ausgestellte Bescheinigung macht.
2. Wo ein Schiff
- a) häufig denselben Hafen eines Mitgliedstaates besucht oder
- b) mehr als einen Hafen eines bestimmten Mitgliedstaates im Laufe derselben Reise anläuft,
- kann der Mitgliedstaat im Falle a) die Abgabe der Erklärung in angemessenen Zeitabständen und im Falle b) die Abgabe der Erklärung nur im ersten angelaufenen Hafen veranlassen.
3. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Dokumente sollen von den zuständigen Behörden an Bord des Schiffes geprüft werden in dem Umfang, wie dies im Interesse der Sicherheit des Schiffsverkehrs und der Verhütung von Meeresverschmutzung notwendig ist.
4. Die Behörden der Mitgliedstaaten sollen folgenden Kategorien von Schiffen besondere Aufmerksamkeit zuwenden:
- a) Passagierschiffen;
- b) Öl-, Gas- und Chemikaliientankern und unter diesen insbesondere Schiffen, die zehn Jahre alt oder älter sind;
- c) Trockenfrachtschiffen, die 15 Jahre alt oder älter sind, und unter diesen insbesondere kleineren Schiffen.

Artikel 5

Die folgenden Forderungen der Richtlinie des Rates 79/116/EWG in bezug auf bestimmte Tankschiffe werden hiermit auf andere Schiffe, die der vorliegenden Richtlinie unterliegen, ausgeweitet:

- a) Die Forderung in Artikel 1 Abs. 1 (B)(i) der Richtlinie des Rates 79/116/EWG, daß alle Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, daß bestimmte Tankschiffe beim Ein- oder Auslaufen in Seehäfen ihres Hoheitsgebietes während der Fahrt in den Hoheitsgewässern in der Nähe des Ein- und Auslaufhafens der zuständigen Behörde Mängel und Vorfälle melden, die die

normale sichere Manövrierfähigkeit beeinträchtigen oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährden können oder die eine Gefahr für die maritime Umwelt oder die Umgebung begründen können;

- b) die Forderung in Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie des Rates 79/116/EWG, daß die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, daß ein Lotse, der Kenntnis davon erhält, daß Mängel vorhanden sind, die die sichere Fahrt des Schiffes beeinträchtigen können, diese unverzüglich der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates berichtet.

Artikel 6

1. Wenn die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates feststellen, daß die Schiffs- oder Mannschaftszeugnisse fehlen oder ungültig sind, oder wenn sie triftige Gründe für die Annahme haben, daß der Zustand des Schiffes, seiner Ausrüstung oder seiner Besatzung nicht im wesentlichen mit den Angaben eines Zeugnisses oder den Forderungen eines zutreffenden Übereinkommens übereinstimmt, sollen sie das Schiff besichtigen oder gegebenenfalls die Vorkehrungen hinsichtlich Besatzung und Wachdienst untersuchen.
2. Beispiele für die in Absatz 1 dieses Artikels genannten „triftige Gründe“ sind im Anhang 2 dieser Richtlinie aufgeführt. Diese Liste kann von der Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten von Zeit zu Zeit ergänzt werden, um den Veränderungen in den internationalen Normen für Schiffsicherheit und die Verhütung von Meeresverschmutzung Rechnung zu tragen.
3. Ein Mitgliedstaat, der von einem anderen Mitgliedstaat die Aufforderung zu einer Untersuchung in bezug auf eine Verletzung oder vermutete Verletzung der Bestimmungen eines zutreffenden Übereinkommens erhält, soll dieser Aufforderung nachkommen.

Artikel 7

1. Wenn die Besichtigung oder Untersuchung nach Artikel 6 dieser Richtlinie Mängel in bezug auf die Forderungen eines zutreffenden Übereinkommens bestätigt oder offenbart, soll die Angelegenheit entsprechend den Bestimmungen der Übereinkommen geregelt werden, insbesondere denjenigen betreffend das Festhalten des Schiffes bis die Mängel beseitigt sind oder bis die zuständigen Behörden des Mitgliedstaates entschieden haben, daß das Schiff unter notwendigen Vorkehrungen ohne Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit von Passagieren oder Besatzung oder Gefahr für anderen Schiffsverkehr und ohne Bedrohung für die maritime Umwelt in See gehen darf.
2. Das Folgende sind Beispiele für Mängel, die einzeln oder zusammen das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen können:
 - a) mangelhafte Lebensrettungsausrüstung;
 - b) mangelhafte Feuerlöschsysteme;

- c) mangelhafte nautische Ausrüstung;
- d) mangelhafte Zugangseinrichtungen;
- e) Überladung;
- f) zu kleine oder nicht genügend qualifizierte Mannschaft.

Artikel 8

1. Der Rat wird auf einen Vorschlag der Kommission hin über die Einrichtung eines Schifffahrtinformationssystems entscheiden, welches die Mitgliedstaaten mit aktuellen Informationen über Schiffe versorgen soll, die sich ihren Häfen nähern, im Hinblick auf die Schiffsicherheit und die Verhütung von Meeresverschmutzung. Bis zur Einrichtung dieses Systems gelten die in Absatz 2 und 3 dieses Artikels vorgesehenen Verfahren.
2. Wenn eine Besichtigung gemäß Artikel 6 und 7 dieser Richtlinie stattgefunden hat, soll die Behörde des betroffenen Mitgliedstaates dem Kapitän des Schiffes, bevor das Schiff den Hafen verläßt, eine Bescheinigung zur Einbehaltung an Bord aushändigen. Die Bescheinigung soll bestätigen, daß je nach Sachlage:
 - a) keine Mängel festgestellt wurden;
 - b) aufgeführte Mängel festgestellt und beseitigt wurden;
 - c) aufgeführte Mängel festgestellt aber nicht oder nicht gänzlich beseitigt wurden.

Im Fall c) soll die Bescheinigung ausweisen, unter welchen Bedingungen dem Schiff gestattet wurde, den betreffenden Hafen zu verlassen.

3. Im Falle b) und c) wird eine Kopie der Bescheinigung an den betroffenen Reeder und den Flaggenstaat geschickt. Im Falle c) wird die in der Bescheinigung enthaltene Information per Telex an alle anderen Mitgliedstaaten, die das Schiff voraussichtlich besucht, weitergeleitet.
4. Die Kommission erstellt nach Anhörung der Mitgliedstaaten ein Muster für die Bescheinigung gemäß Absatz 2.

Artikel 9

1. Die Mitgliedstaaten belegen den Reeder oder Betreiber eines Schiffes, das gemäß dieser Richtlinie besichtigt worden ist und auf dem das Festhalten des Schiffes rechtfertigende Mängel festgestellt wurden, mit einer Gebühr. Die Gesamtheit der erhobenen Gebühren soll die Gesamtkosten für Besichtigungen in jedem Geschäftsjahr decken.
2. Die gemäß dem Gesetz eines Mitgliedstaates für die Verletzung der Bestimmungen der zutreffenden Übereinkommen bestimmten Bußen sollen von angemessener Schwere sein, um von Übertretungen abzuschrecken.

Artikel 10

1. Die Mitgliedstaaten erlassen vor dem 1. Januar 1982 nach Anhörung der Kommission die zur Durchführung dieser Richtlinie notwendigen

Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Sie unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über die getroffenen Maßnahmen.

2. Bei der Durchführung dieser Richtlinie prüfen die Mitgliedstaaten regelmäßig, in welchem Umfang, um ihnen zu helfen deren Ziele zu verwirklichen, sie Vereinbarungen treffen können mit Klassifikationsgesellschaften, die ihren Sitz innerhalb der Gemeinschaft haben und Mitglied der Europäischen Vereinigung von Klassifikationsgesellschaften sind, nach denen die Gesellschaften oder ihre Mitarbeiter:

- Hafenstaatkontrollen als Agenten der Mitgliedstaaten durchführen würden; oder
- im Auftrag des Mitgliedstaates Flaggenstaatkontrollen durchführen würden, um die Regierungsinspektoren für die Hafenstaatkontrollen freizusetzen.

3. Die Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig auf jede mögliche Weise bei der Anwendung von Maßnahmen, die sie für die Durchführung dieser Richtlinie erlassen. Sie überprüfen regelmäßig zusammen mit der Kommission das Funktionieren dieser Bestimmungen und versorgen zu diesem Zweck die Kommission mit den Resultaten ihrer Arbeit zur Durchsetzung in einer Weise und in Zeitabständen, die nach Besprechungen mit ihnen von der Kommission bestimmt werden.

Artikel 11

Der Rat ermächtigt auf Vorschlag der Kommission letztere, Verhandlungen mit Nichtmitgliedstaaten in Europa aufzunehmen, mit dem Ziel, daß diese gleichwertige Hafenstaatkontrollverfahren verabschieden.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang 1

**Erklärung gemäß Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie
Erklärungen über Bescheinigungen und andere Dokumente**

A. Angaben zum Schiff

Schiffsname	Reeder/Unternehmer	Baujahr	Anlaufhafen
	Schiffsmakler		
Flagge		BRT	Anlaufdatum
Heimathafen	Unterscheidungssignal		
Schiffstyp	Länge		
Klassifikationsgesellschaft			
Klassenzeichen	Schiff	Maschinenanlage	
Antriebsanlage	Leistung		
Tiefgang: Vorne	Mitte	Achtern	
Ladung			

B. Sicherheitszeugnisse und andere DokumenteGültige Zeugnisse/
Dokumente an Bord

Gültigkeitsdauer

	Ja	Nein
Bausicherheitszeugnis für Frachtschiffe	☐	☐
Ausrüstungssicherheitszeugnis für Frachtschiffe	☐	☐
Telegraphiefunksicherheitszeugnis für Frachtschiffe	☐	☐
Telefoniefunksicherheitszeugnis für Frachtschiffe	☐	☐
Freibordzeugnis	☐	☐
Klassenzeugnis	☐	☐
Ölhaftungsbescheinigung	☐	☐
Öltagebuch ausgefüllt	☐	☐
Nautische Veröffentlichungen (Berichtigte Karten, Nachrichten für Seefahrer usw.) sind für die beabsichtigte Reise an Bord?	☐	☐
Bescheinigung nach Artikel 8 (2) dieser Richtlinie an Bord vorhanden?	☐	☐
Wenn ja, weist die Bescheinigung auf Mängel hin?	☐	☐

C. Besatzung an Bord

Ja

Nein

Befähigungszeugnis
(genaue Bezeichnung und
Nummer) Ausgestellt von in
(Behörde) (Ort/Land)¹⁾

Kapitän	☐	☐
Erster Offizier	☐	☐
Zweiter Offizier	☐	☐
Dritter Offizier	☐	☐
Leitender Ingenieur	☐	☐
Erster Ingenieur	☐	☐
Zweiter Ingenieur	☐	☐
Dritter Ingenieur	☐	☐
Funkoffizier	☐	☐

Gesamtzahl der Mannschaften

Decksdienst

Maschinendienst

Überseelotse an Bord

Datum

Unterschrift des Kapitäns oder,
falls dieser verhindert ist,
seines Stellvertreters

¹⁾ Die Mitgliedstaaten können entscheiden, den die Befähigungszeugnisse betreffenden Teil des Abschnitts C nicht in die Erklärung aufzunehmen.

Anhang 2

Das Folgende sind Beispiele für „triftige Gründe“ gemäß Artikel 6 Abs. 1 dieser Richtlinie:

- a) ein Bericht oder eine Beschwerde des Kapitäns, Lotsen oder einer anderen Person mit berechtigtem Interesse an dem sicheren Betrieb des Schiffes und an der Verhütung von Verschmutzung durch das Schiff, sofern die verantwortlichen Behörden nicht gute Gründe für die Annahme haben, daß der Bericht oder die Beschwerde unbedeutend oder böswillig ist;
- b) triftige Hinweise, daß
 - i) eine oder mehrere der Bedingungen vorliegen, die in Artikel 7(2) genannt sind;
 - ii) das Schiff sich nicht in einem seefähigen Zustand für die vorgesehene Fahrt befindet;
 - iii) die Manövrierfähigkeit des Schiffes unzureichend ist;
 - iv) gefährliche Ladung ohne ausreichende Sicherheitsmaßnahmen befördert wird;
 - v) die Erklärung gemäß Artikel 4 Abs. 1 dieser Richtlinie oder die Tankschiffprüfliste gemäß der Richtlinie des Rates Nr. 79/116/EWG wie geändert durch die Richtlinie des Rates Nr. 79/1034/EWG bedeutende Ungenauigkeiten oder Auslassungen beinhalten;
 - vi) das Öltagebebuch nicht ordnungsgemäß geführt wurde;
 - vii) das Schiff unvorschriftsmäßig schädliche Stoffe oder Flüssigkeiten abgelassen hat.
- c) Dem Schiff erlaubt wurde, mit nicht abgestellten oder nicht vollkommen beseitigten Mängeln zu fahren [Artikel 8(2) Fall c)].

Begründung

1. Seit dem Unfall der Amoco Cadiz im März 1978 wuchs in der Gemeinschaft die Sorge über Schiffsunfälle und die Verschmutzung der Meere und Küsten der Mitgliedstaaten durch aus Schiffen auslaufendes Öl. Der Europäische Rat hat mehrfach seine Sorge über diese Situation zum Ausdruck gebracht und erklärt, daß die Gemeinschaft bei den Bemühungen um größere Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe eine Rolle spielen sollte; der Ministerrat hat in diesem Bereich eine Reihe von gemeinschaftlichen Rechtsakten erlassen.

2. Nach Ansicht der Kommission kann die Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Durchsetzung der Normen für den Seeverkehr einen wertvollen Beitrag leisten. Normen für Bau, Ausrüstung und Mannschaft von Schiffen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verhütung von Meeresverschmutzung werden auf einer weltweiten Grundlage insbesondere von der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffsfahrtsorganisation (IMCO), einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen, festgesetzt. IMCO entwirft und verabschiedet Übereinkommen mit den im Seeverkehr einzuhaltenen Normen. Aber IMCO ist nicht selbst eine Vollstreckungsorganisation. Die von ihr verabschiedeten Übereinkommen müssen in Kraft gesetzt werden; und dann müssen sie durchgesetzt werden.

3. Bezüglich der Inkraftsetzung der Übereinkommen hat der Ministerrat 1978 zwei Empfehlungen verabschiedet¹⁾, mit denen den Mitgliedstaaten empfohlen wird, bis zu bestimmten Zeitpunkten alle bedeutenden IMCO-Übereinkommen sowie ein Schlüssel-Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation zu ratifizieren. Die rechtzeitige Ratifizierung durch die Mitgliedstaaten kann in der Tat einen bedeutenden Beitrag zur Inkraftsetzung der Übereinkommen leisten, da es eine Bedingung für das Inkrafttreten ist, daß sie von einer bestimmten Anzahl von Ländern, die für einen bestimmten Anteil des Weltgesamtschiffsraums verantwortlich sind, ratifiziert werden; die Mitgliedstaaten zusammen leisten einen bedeutenden Beitrag auf beiden Seiten.

4. Wenn die Übereinkommen in Kraft getreten sind, müssen sie durchgesetzt werden, d. h., die aufgestellten Normen müssen tatsächlich im weltweiten Seeverkehr angewendet werden. Es obliegt den Staaten, durch Überwachung, Kontrolle und Strafmaßnahmen zu gewährleisten, daß die Normen korrekt angewendet werden. Die Hauptverantwortung fällt hierbei den Flaggenstaaten zu, d. h. den Staaten, unter deren Flagge Schiffe verkehren. Aber die Verlust- und Unfalllisten des Seeverkehrs zeigen, daß es einigen Ländern nicht leicht fällt zu gewährleisten, daß ihre gesamte Seeschifffahrt den Normen entspricht.

5. Die Übereinkommen geben jedoch auch den Hafenstaaten, d. h. den Staaten, in deren Häfen Schiffe einlaufen, eine Aufgabe bei der Durchsetzung. Hafen-

staaten sind berechtigt, indem sie die in den Übereinkommen dargelegten Verfahren erfüllen, zu gewährleisten, daß der Seeverkehr, der ihre Häfen anläuft, den Normen der Übereinkommen entspricht. Und gerade in diesem Bereich können die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten einen besonders wertvollen Beitrag zur Sicherheit im Seeverkehr und Verhütung der Meeresverschmutzung leisten; es ist der Zweck des vorliegenden Richtlinienvorschlages, den Durchsetzungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten als Hafenstaaten einen Gemeinschaftsrahmen zu geben. Aufgrund ihrer Rolle als wesentliche Handelsmacht laufen Schiffe aus aller Welt die Gemeinschaftshäfen an. Deswegen sind unsere Küsten mehr als andere Verschmutzungsunfällen ausgesetzt; aber gleichzeitig gibt es den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit des Seeverkehrs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung zu leisten, indem sie fordern, daß dieser Seeverkehr den international anerkannten Normen entspricht.

6. Die vorgeschlagene Richtlinie würde im wesentlichen einen Verfahrensrahmen setzen, in dem die Mitgliedstaaten unternormige Schiffe identifizieren, die ihre Häfen anlaufen und fordern, daß sie in Ordnung gebracht werden, bevor sie die Gemeinschaft verlassen. „Unternormig“ bedeutet hier, daß sie nicht den zu gegebener Zeit in den geltenden internationalen Übereinkommen festgelegten Normen entsprechen.

7. Der genaue Inhalt des Vorschlags wird später in diesem Memorandum dargelegt werden. Hier möchte die Kommission folgende allgemeinere Punkte zu dem Vorschlag und seiner Begründung darlegen:

a) Die gegenwärtige Situation in bezug auf Schiffssicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzung ist nicht zufriedenstellend. Die Schiffsverlustmeldungen waren 1978 und 1979 zahlreicher als in früheren Jahren; insbesondere ging eine erhebliche Anzahl von großen Tankschiffen verloren;

b) mit dem vorliegenden Vorschlag würden einheitliche Kontrollverfahren überall in der Gemeinschaft erstellt, womit der wertvolle Effekt erzielt würde, die Gefahr der Verkehrsverlagerung von Mitgliedstaaten, wo die Kontrolle strenger ist, zu denen, wo sie weniger streng ist, zu vermeiden;

c) die Annahme des vorliegenden Vorschlags durch die Gemeinschaft wäre kein Beispiel von Einseitigkeit in der Gesetzgebung zur Schiffssicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung, die die Schiffseigentümer der Mitgliedstaaten zu Recht mit Sorge betrachten würden. Nach Ansicht der Kommission sind nicht so sehr strengere Normen erforderlich, als die angemessene Durchsetzung der bereits bestehenden internationalen Normen.

Die Verfahren, die unter der Richtlinie verabschiedet würden, sind bereits nach den internationalen Übereinkommen zulässig; Hafenstaaten sind bereits berechtigt, unternormige Schiffe jeder Flagge zu identifizieren und zu verlangen, daß sie in Ordnung gebracht werden; die Richtlinie würde jedoch zum ersten Mal von den Mitgliedstaaten dieses verlangen;

¹⁾ Empfehlungen des Rates Nr. 78/584/EWG vom 26. Juni 1978 (ABl. EG Nr. L 194/17 vom 19. September 1978) und 79/114/EWG vom 21. Dezember 1978 (ABl. EG Nr. L 33/31 vom 8. Februar 1979).

d) die vorgeschlagene Aktion wäre nicht nur im Interesse der Schiffsicherheit und der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe; sie könnte auch in dem Ausmaß, wie sie den Betrieb von unternormigen Schiffen einschränkt, einen Beitrag zur Verringerung des gegenwärtigen Ungleichgewichts zwischen Tonnageangebot und -nachfrage leisten, sich als Unterstützung für den Schiffbau der Gemeinschaft und die Schiffsreparaturindustrie erweisen und zur Förderung von verbesserten Arbeitsbedingungen für die Schiffsbesatzungen beitragen;

e) eine strikte Hafenstaatkontrolle durch die Behörden der Vereinigten Staaten hat anscheinend in den letzten Jahren zu einer verbesserten Einhaltung von Normen bei Schiffen beigetragen, die US-Häfen anlaufen. Die Gemeinschaft sollte von diesem Beispiel angeregt werden; sie sollte sogar eine parallele Aktion durchführen um zu vermeiden, daß die von den Vereinigten Staaten abgezogenen unternormigen Schiffe ihre eigenen Seehäfen anlaufen;

f) viele Schiffe laufen die Häfen von mehreren Mitgliedstaaten im Laufe einer einzelnen Reise an. Die sich dadurch bietenden Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Durchsetzung von internationalen Normen für die Schiffsicherheit und die Verhütung von Meeresverschmutzung sollten ausgenutzt werden;

g) die Kommission betrachtet den vorliegenden Vorschlag als notwendige Weiterentwicklung des in Den Haag im März 1978 von den Schifffahrtsbehörden von Norwegen, Schweden und sechs Mitgliedstaaten (Belgien, Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Niederlande und Vereinigtes Königreich) unterzeichneten Abkommens über Hafenstaatkontrolle. Dieses Abkommen, bekannt als Nordsee-Abkommen, sieht eine gemeinsame Haltung auf der Grundlage ihres bestehenden innerstaatlichen Rechts bei den Hafenstaatkontrollen in den betroffenen Ländern vor, und seine Durchführung hat den psychologischen und praktischen Wert dieser Haltung und der angenommenen Verfahrensweisen gezeigt. Die Kommission ist jedoch der Auffassung, daß es an der Zeit ist, zu einem Verfahrenssystem auf Gemeinschaftsebene überzugehen, das die gesamte Gemeinschaft betrifft, einschließlich der zukünftigen Mitgliedstaaten und somit Irland, Italien, Griechenland, Portugal und Spanien zu den betroffenen Ländern hinzuzählt; ein besonderes Maß an Aktivität von Seiten der Mitgliedstaaten verlangen würde (grundsätzlich die Identifizierung und Besichtigung aller unternormigen Schiffe, die ihre Häfen benutzen und die Beseitigung der Mängel); und die Forderungen der Übereinkommen sowohl gegen die Meeresverschmutzung als auch für die Schiffsicherheit einschließen würde. Ein wichtiger Vorteil des Nordsee-Abkommens ist jedoch, daß die Schifffahrtsbehörden von Norwegen und Schweden daran teilnehmen; die Kommission ist daher der Auffassung, daß es sehr vorteilhaft wäre, wenn Norwegen und Schweden und vielleicht einige andere europäische Länder gleichwertige dem vorliegenden Vorschlag entsprechende Verfahren für Hafenstaatkontrollen verabschieden würden. Die vorgeschlagene Richtlinie sieht vor, daß der Rat die Kommission ermächtigt, über

angemessene Vereinbarungen für dieses Ziel zu verhandeln.

Bemerkungen zu bestimmten Artikeln der vorgeschlagenen Richtlinie

Artikel 2

8. Diese Richtlinie bezieht sich auf die Durchsetzung der Vorschriften der wesentlichen internationalen Übereinkommen über Schiffsicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzung durch die Mitgliedstaaten als Hafenstaaten in Bezug auf Schiffe, die ihre Häfen anlaufen. Für jeden Mitgliedstaat sind die betroffenen Schiffe die, die unter der Flagge aller anderen Staaten fahren, einschließlich aller anderen Mitgliedstaaten, sofern es sich um Schiffe handelt, für die eins oder mehrere der „zutreffenden Übereinkommen“ gelten. So wird die Richtlinie nicht für alle Schiffe unter einer Drittflagge, die den Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen, gelten und viele der Schiffe, für die sie gilt, mögen nur einigen der zutreffenden Übereinkommen unterliegen. Außerdem ist die Kontrolle durch jeden Mitgliedstaat als Flaggenstaat der Schiffe unter seiner eigenen Flagge nicht Gegenstand dieser Richtlinie.

9. Die Übereinkommen, die von den Mitgliedstaaten in Bezug auf Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, durchgesetzt werden sollen, sind grundsätzlich die wesentlichen Übereinkommen über Schiffsicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzung, die zu irgendeiner Zeit in Kraft sind. Gegenwärtig sind dies die vier zu Beginn des Absatzes b dieses Artikels genannten IMCO Dokumente. Das internationale Übereinkommen von 1960 zum Schutz menschlichen Lebens auf See, der Vorläufer des Übereinkommens von 1974 mit dem gleich Namen, ist nicht aufgeführt, da nun das Übereinkommen von 1974 in Kraft ist und als Ersatz betrachtet werden kann.

10. Der Artikel berücksichtigt ebenfalls die anderen wichtigen IMCO-Übereinkommen zusammen mit dem Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über Mindestnormen auf Handelsschiffen, die in den Häfen der Mitgliedstaaten durchgesetzt werden sollen, wenn und sobald sie in Kraft treten. Dies gibt den Mitgliedstaaten einen starken Ansporn, diese Übereinkommen zu ratifizieren, bevor sie in Kraft treten.

11. Artikel 2 sorgt auch für Wege zum Befund darüber, ob in Zukunft ergänzte Übereinkommen weiterhin als „zutreffende Übereinkommen“ betrachtet werden sollen, sowie ob zukünftige internationale Instrumente auf diesem Gebiet ebenfalls gelten sollen. Ferner wird die Situation erfaßt – die noch nicht entstanden ist –, daß die Gemeinschaft beschließt, bestimmte Vorschriften von noch nicht in Kraft getretenen Übereinkommen auf Schiffe anzuwenden, die ihre Häfen anlaufen. Dies würde von einer besonderen Entscheidung des Rates abhängen.

12. Die Kommission unterstreicht, daß es der Zweck des Vorschlags ist, die wirksame Anwendung von Kontrollmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten zu harmonisieren und sicherzustellen. Sie ist demzufolge der Meinung, daß es gerechtfertigt ist, zwischen den Maß-

nahmen, die der Vorschlag enthält und den wesentlichen Bestimmungen der anzuwendenden Übereinkommen zu unterscheiden. Der genaue Inhalt dieser wesentlichen Bestimmungen ist für die Zwecke dieser Richtlinie von geringerer Bedeutung als deren wirksame und harmonisierte Anwendung.

Der Vorschlag sieht daher für die Kontrollverfahren vor, sie nicht nur im Hinblick auf schon in Kraft befindliche Übereinkommen anzuwenden, sondern auch auf Übereinkommen, die noch in Kraft zu setzen sind und auf Änderungen von Übereinkommen. Die Kommission hält daher Änderungen wesentlicher Bestimmungen in den Übereinkommen, auf die im Vorschlag Bezug genommen wird, nicht für Tatsachen, die den Vorschlag beeinträchtigen würden.

Artikel 3

13. Dieser Artikel bestimmt, daß Schiffe, für die eines oder mehrere der zutreffenden Übereinkommen gelten würden, wenn ihr Flaggenstaat das Übereinkommen ratifiziert hätte, nicht durch das Fehlen der Ratifizierung begünstigt werden. Diese Bestimmung würde gelten, wenn zum Beispiel ein Land ein besonderes Übereinkommen nicht ratifiziert hat oder das frühere Übereinkommen auf einem bestimmten Gebiet ratifiziert hat, jedoch nicht das Folgeübereinkommen. Der in diesem Artikel enthaltene Grundsatz findet sich in einer Reihe von Übereinkommen selbst, einschließlich des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe, 1973, des ILO-Übereinkommens Nr. 147, sowie des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See, 1974.

Artikel 4

14. Den Schiffen werden von ihren Flaggenstaaten eine Reihe von verlängerbaren Bescheinigungen ausgestellt, die bestätigen, daß diese Schiffe den Bestimmungen der internationalen Übereinkommen im Hinblick auf, zum Beispiel, ihren Bau und ihre Ausrüstung entsprechen. Zusätzlich sind in dem Internationalen Übereinkommen über Ausbildung, Befähigung und Wachdienst von Seeleuten, das noch nicht in Kraft ist, international anerkannte Zeugnisse für die Mitglieder der Besatzung vorgesehen. Die Behörden der Hafenstaaten sind berechtigt, diese Bescheinigungen zu prüfen und, sofern eine davon abgelaufen oder ungültig ist, oder wenn triftige Gründe zu der Annahme vorliegen, daß der Zustand des Schiffes nicht mit den Zertifikaten wesentlich übereinstimmt, das Schiff selbst zu besichtigen.

15. Es ist der Zweck dieses Artikels, die Wirksamkeit des Bescheinigungsprüfungsverfahrens zu maximieren. Im Idealfalle sollten möglicherweise die Bescheinigungen aller einlaufenden Schiffe geprüft werden. Während jedoch einige Mitgliedstaaten dies erreichen – und dieser Artikel würde ihnen gestatten, dies weiterhin zu tun –, würden viele Mitgliedstaaten sich nicht dazu in der Lage sehen. Der Artikel sieht daher die Bedingung für das Schiff selbst vor, bei den Behörden eine Erklärung zu hinterlegen über die nach den Übereinkommen mitgeführten Bescheinigungen und über bestimmte andere zutreffende Dokumente. Eine Son-

derbestimmung befindet sich im Absatz 2 des Artikels für Schiffe (zum Beispiel Fähren), die wiederholt und häufig denselben Hafen anlaufen und für Schiffe, die verschiedene Häfen eines einzigen Mitgliedstaates im Laufe einer einzigen Reise anlaufen.

16. Absatz 3 des Artikels verlangt von den entsprechenden Behörden der Mitgliedstaaten, daß sie die Bescheinigungen und bestimmte andere Dokumente selbst an Bord des Schiffes prüfen in dem Umfang wie dies im Interesse der Schiffsicherheit und der Verhütung von Meeresverschmutzung notwendig ist. Es handelt sich dabei nicht nur um die Prüfung der Bescheinigungen allein, sondern auch darum, daß die betreffenden Prüfer offensichtliche Unzulänglichkeiten in der Ausrüstung des Schiffes feststellen können, die eine Besichtigung des Schiffes nach Artikel 6 dieser Richtlinie rechtfertigen würden.

17. Absatz 4 des Artikels sieht vor, daß die Mitgliedstaaten den Kategorien der Schiffe besondere Aufmerksamkeit schenken, deren Überwachung sich im Interesse der Erhöhung der Sicherheit und Verhütung der Verschmutzung als besonders wichtig erwiesen hat.

Artikel 5

18. Absatz 1 dieses Artikels weitet die Verpflichtung, die nach der Richtlinie des Rates Nr. 79/116/EWG vom 21. Dezember 1978 bereits für Tankschiffe von 1 600 BRT und mehr gilt, auf alle unter diese Richtlinie fallenden Schiffe aus.

19. Absatz 2 des Artikels weitet ebenfalls die von derselben Richtlinie vom 21. Dezember 1978 in bezug auf Tankschiffe von 1 600 BRT und mehr bestimmte Meldepflicht für Lotsen auf alle unter die vorliegende Richtlinie fallenden Schiffe aus.

Artikel 6

20. Mit den Übereinkommen werden die Hafenstaaten allgemein ermächtigt, Schiffe, die in ihre Häfen einlaufen, zu besichtigen, wenn sie feststellen, daß die Schiffszeugnisse fehlen oder abgelaufen sind oder wenn „triftige Gründe“ für die Annahme vorliegen, daß der Zustand des Schiffes oder seiner Mannschaft nicht im wesentlichen mit den Angaben eines Zeugnisses übereinstimmt. Nach diesem Artikel sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, eine Besichtigung zu veranlassen in allen Fällen, in denen sie „triftige Gründe“ festgestellt haben. Absatz 2 des Artikels nimmt Bezug auf eine im Anhang befindliche Liste von Beispielen für Bedingungen oder Umstände, die „triftige Gründe“ darstellen; es ist der Zweck dieser Beispiele, allen Mitgliedstaaten zu einer im wesentlichen gleichartigen Behandlungsweise dieser Angelegenheiten zu verhelten und somit das Entstehen unerwünschter Verschiedenheit zu vermeiden. Es ist vorgesehen, daß die Liste im Anhang von Zeit zu Zeit ergänzt wird, um Veränderungen der Normen für internationale Schiffsicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzung Rechnung zu tragen.

Artikel 7

21. Mit diesem Artikel sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, mit Mängeln in bezug auf die Forderungen der Übereinkommen, die sich bei einer nach Artikel 6 der Richtlinie durchgeführten Besichtigung bestätigt oder offenbart haben, nach den Bestimmungen der Übereinkommen zu verfahren. Dies bedeutet im Grunde genommen die Forderung, daß die Mängel beseitigt werden und wenn nötig, das Festhalten des Schiffes bis dies geschehen ist. Absatz 2 des Artikels gibt Beispiele für die Bedingungen, die ein Festhalten rechtfertigen; der Grund für diese Beispiele ist, wie im Falle des Artikels 6 (2) und Anhang 2 zu gewährleisten, daß alle Mitgliedstaaten im wesentlichen gleichartige Kriterien bei der Entscheidung, ob ein Schiff festzuhalten ist, anwenden.

Artikel 8

22. **Absatz 1:** Die Kommission ist der Auffassung, daß die Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Hafenstaatkontrollen umfangreich unterstützt würden, wenn ihre Behörden Zugang zu mehr Informationen über die ihre Häfen anlaufenden Schiffe hätten. Die betreffende Information könnte zum Beispiel grundlegende Angaben über das Schiff (Tonnage Alter, usw.) umfassen, zusammen mit Informationen über die mitgeführten Zeugnisse und über alle Besichtigungen, die bei früherem Anlaufen eines Mitgliedstaates durchgeführt wurden. Die Angaben könnten in einen Computer eingegeben werden, den die Behörden der Mitgliedstaaten in bezug auf jedes in einem ihrer Häfen erwartete Schiff befragen würden. Die Kommission hat die Absicht, mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten die Möglichkeiten der Einrichtung eines derartigen Schifffahrtinformationssystems zu untersuchen; sie wird dem Rat dann einen spezifischen Vorschlag zu dieser Angelegenheit vorlegen. In der Zwischenzeit übermittelt die Kommission dem Rat einen Vorschlag über die Einrichtung eines Tankschiffinformationssystems.

23. Absatz 2, 3 und 4 dieses Artikels legen die anzuwendenden Verfahrensweisen bis zur Errichtung eines Schifffahrtinformationssystems fest. In diesen Verfahrensweisen ist vorgesehen, daß einem Schiff, das ein Mitgliedstaat gemäß dieser Richtlinie besichtigt hat, eine Bescheinigung ausgestellt wird, daß eine Kopie der Bescheinigung an den Flaggenstaat geschickt wird sowie an den Reeder, sofern die Besichtigung einen Mangel offenbarte, und daß die in der Bescheinigung enthaltenen Informationen per Telex an andere Mitgliedstaaten geschickt werden, die das Schiff voraussichtlich besucht, sofern die Mängel vor dem Auslaufen des Schiffes nicht vollständig beseitigt wurden.

Artikel 9

24. Absatz 1 dieses Artikels verlangt, daß der Reeder eines Schiffes, auf dem Mängel festgestellt wurden, die ein Festhalten rechtfertigen, mit einer Gebühr belegt wird. Für jeden Mitgliedstaat sollte die Gesamtheit der erhobenen Gebühren die Gesamtkosten der Besichtigungen in jedem Geschäftsjahr decken. Der Zweck dieser Bestimmungen besteht darin, die Steuerzahler eines Mitgliedstaates von den Kosten für die Zeit, die auf den Besichtigungsdienst für die Beseitigung von Mängeln an den Schiffen anderer Nationen verwendet wurden, zu befreien.

25. Absatz 2 dieses Artikels verlangt, daß die in der innerstaatlichen Gesetzgebung der Mitgliedstaaten vorgesehen Bußen für die Verletzung der Bestimmungen der zutreffenden Übereinkommen schwerwiegend genug sind, um Übertretungen einzuschränken. Dies ist wichtig, da es offensichtlich ist, daß ein Reeder zumindest kurzfristig durch unternormigen Betrieb einen beträchtlichen finanziellen Vorteil erzielen kann.

Artikel 10

26. Nach Absatz 2 dieses Artikels sind die Mitgliedstaaten aufgefordert ständig zu überprüfen, in welchem Umfang sie mehr Gebrauch von den vier Klassifikationsgesellschaften, die ihren Sitz in der Gemeinschaft haben und Mitglieder des europäischen Verbandes der Klassifikationsgesellschaften sind, machen können, um die für die Hafenstaatkontrollen verfügbaren Kräfte zu erhöhen. Dabei sollten Sachverständige der Gesellschaften als Agenten der Mitgliedstaaten bei der Durchführung von Aufgaben handeln, die diesen sowohl in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten in bezug auf ihre eigene Schifffahrt als auch als Hafenstaaten gemäß dieser Richtlinie zufallen. Vereinbarungen dieser Art sollen ermöglichen, daß auf die Hafenstaatkontrollen in der Gemeinschaft umfangreichere Kräfte aufgewendet werden können.

Artikel 11

27. In diesem Artikel sind Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und anderen europäischen Küstenstaaten – insbesondere Norwegen und Schweden, deren Schifffahrtsbehörden an dem obengenannten Nordseeabkommen teilhaben, aber vielleicht auch andere europäische Länder – vorgesehen, die zur Verabschiedung von gleichwertigen Verfahren für die Hafenstaatkontrollen führen sollen, um das Gebiet, in dem diese Verfahren angewendet werden, soweit wie möglich auszudehnen.

