

Amtsblatt

der Europäischen Gemeinschaften

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

- ★ **Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs ⁽¹⁾** 1
- ★ **Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates** 10

1

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

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

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

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EG) Nr. 1406/2002 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 27. Juni 2002****zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Gemeinschaft existieren zahlreiche Rechtsvorschriften zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verhütung von Verschmutzung im Seeverkehr. Damit diese Vorschriften Wirkung zeigen, müssen sie in der ganzen Gemeinschaft ordnungsgemäß und einheitlich angewendet werden. Hierdurch sollen gleiche Ausgangsbedingungen geschaffen und Wettbewerbsverzerrungen aufgrund wirtschaftlicher Vorteile von Schiffen, die die Vorschriften nicht einhalten, verringert werden; dies würde auch den Akteuren im Seeverkehr zugute kommen, die sich ordnungsgemäß verhalten.
- (2) Bestimmte Aufgaben, die derzeit von der Gemeinschaft oder den Mitgliedstaaten ausgeübt werden, könnten von einer spezialisierten sachverständigen Einrichtung übernommen werden. Es besteht ein Bedarf an technisch-wissenschaftlicher Unterstützung und an einem hohen Maß an fundierten Fachkenntnissen für eine ordnungsgemäße Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften in

den Bereichen Seeverkehrssicherheit und Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe und für die Überwachung ihrer Umsetzung sowie für die Beurteilung der Effizienz der existierenden Maßnahmen. Daher besteht die Notwendigkeit, innerhalb der bestehenden institutionellen Struktur der Gemeinschaft und im Rahmen der bestehenden Aufteilung der Befugnisse eine Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (nachstehend „Agentur“ genannt) zu errichten.

- (3) Die Agentur sollte die Fachinstanz sein, die der Gemeinschaft die Mittel an die Hand gibt, um die Vorschriften über die Seeverkehrssicherheit und zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe effektiv zu verbessern. Sie sollte die Kommission bei der fortlaufenden Aktualisierung und Weiterentwicklung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und bei der Sicherstellung einer möglichst einheitlichen und effizienten Anwendung dieser Vorschriften in der ganzen Gemeinschaft unterstützen, indem sie der Kommission bei der Wahrnehmung der Aufgaben hilft, die dieser aufgrund derzeit geltender und künftiger Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zur Seeverkehrssicherheit und zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zukommen.

- (4) Um ihre Zwecke zu erreichen, sollte die Agentur weitere wichtige Aufgaben zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in den Gewässern der Mitgliedstaaten übernehmen. So sollte sie mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um geeignete Ausbildungsmaßnahmen im Bereich der Hafenstaatkontrolle und der Zuständigkeit der Flaggenstaaten zu organisieren und technische Unterstützung bei der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften zu leisten. Sie sollte die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Einklang mit der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates ⁽⁵⁾ fördern, indem sie insbesondere die für die Ziele jener Richtlinie erforderlichen Informationssysteme entwickelt und betreibt, und sollte

⁽¹⁾ ABl. C 120 E vom 24.4.2001, S. 83, und ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 184.

⁽²⁾ ABl. C 221 vom 7.8.2001, S. 64.

⁽³⁾ ABl. C 357 vom 14.12.2001, S. 1.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Juni 2001 (ABl. C 53 E vom 28.2.2002, S. 312), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 7. März 2002 (ABl. C 119 E vom 22.5.2002, S. 27) und Beschluss des Europäischen Parlaments 12. Juni 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 25. Juni 2002.

⁽⁵⁾ Siehe S. 10 dieses Amtsblatts.

die Zusammenarbeit bei der Untersuchung schwerer Seeschiffahrtsunfälle unterstützen. Sie sollte der Kommission und den Mitgliedstaaten objektive, zuverlässige und vergleichbare Daten zur Seeverkehrssicherheit und zur Verhütung der Meeresverschmutzung zur Verfügung stellen, damit diese die erforderlichen Initiativen zur Verbesserung der bestehenden Vorschriften und zur Bewertung ihrer Effizienz ergreifen können. Sie sollte den den Beitritt beantragenden Staaten das Know-how der Gemeinschaft im Bereich der Seeverkehrssicherheit zur Verfügung stellen. Sie sollte diesen Staaten und anderen Drittländern, die mit der Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen sie das Gemeinschaftsrecht in dem Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übernommen haben und anwenden, zur Beteiligung offen stehen.

- (5) Die Agentur sollte eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten fördern und bewährte Verfahren in der Gemeinschaft ermitteln und verbreiten. Dies wiederum sollte dazu beitragen, das Gemeinschaftssystem für Seeverkehrssicherheit insgesamt zu verbessern und das Risiko von Unfällen, Verschmutzung und Verlust von Menschenleben auf See zu verringern.
- (6) Damit sie die ihr übertragenen Aufgaben entsprechend wahrnehmen kann, sollte die Agentur durch ihre Bediensteten Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durchführen lassen, um so die Funktionsweise des Gemeinschaftssystems für Seeverkehrssicherheit und die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe insgesamt zu überwachen. Diese Besuche sollten im Einklang mit einer vom Verwaltungsrat der Agentur festgelegten Politik durchgeführt und von den Behörden der Mitgliedstaaten erleichtert werden.
- (7) Die Agentur sollte die einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften betreffend den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten und zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten anwenden. Sie sollte der Öffentlichkeit und interessierten Kreisen objektive, zuverlässige und leicht verständliche Informationen über ihre Arbeit geben.
- (8) Im Zusammenhang mit der vertraglichen Haftung der Agentur, für die das Recht gilt, das für den jeweils von der Agentur abgeschlossenen Vertrag zur Anwendung kommt, sollte der Gerichtshof für Entscheidungen aufgrund einer Schiedsklausel zuständig sein. Der Gerichtshof sollte ferner für Streitfälle in Schadensersatzfragen im Zusammenhang mit der außervertraglichen Haftung der Agentur zuständig sein.
- (9) Um die Erfüllung der Aufgaben der Agentur effektiv sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in einem Verwaltungsrat vertreten sein, der über die erforderlichen Befugnisse verfügt, den Haushaltsplan zu erstellen und seine Ausführung zu überprüfen, entsprechende Finanzvorschriften und transparente Verfahren für die Entscheidungsfindung der Agentur festzulegen, ihr Arbeitsprogramm zu genehmigen, die Ersuchen der Mitgliedstaaten um technische Unterstützung zu prüfen, die Politik für die Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten festzulegen und den Exekutivdirektor zu ernennen. In Anbetracht der in hohem Maße technischen und wissenschaftlichen Aufgabenstellung dieser besonderen Agentur sollte sich der Verwaltungsrat aus je einem Vertreter jedes Mitgliedstaates und vier Vertretern der Kommission mit großer Fachkompetenz zusammensetzen. Um in noch stärkerem Maße ein Höchstniveau an Fachkompetenz und Erfahrung im Verwaltungsrat sicherzustellen und um die am meisten betroffenen Wirtschaftszweige eng in die Arbeit der Agentur einzubeziehen, sollte die Kommission unabhängige Fachleute aus diesen Wirtschaftszweigen zu Mitgliedern des Verwaltungsrates ohne Stimmrecht ernennen; Kriterien hierfür sind persönliche Leistung und Erfahrung im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe, nicht jedoch die Eigenschaft als Vertreter besonderer Berufsverbände.
- (10) Im Interesse einer guten Arbeit der Agentur muss der Exekutivdirektor aufgrund von Leistung und nachgewiesenen Fähigkeiten in Verwaltung und Management sowie aufgrund von Sachverstand und Erfahrung mit der Sicherheit des Seeschiffahrtverkehrs und der Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe ernannt werden und seine Aufgaben in völliger Unabhängigkeit und Flexibilität in Bezug auf die interne Organisation und Arbeitsweise der Agentur erfüllen. Er sollte daher alle erforderlichen Maßnahmen zur angemessenen Durchführung des Arbeitsprogramms der Agentur ergreifen, den Entwurf des jährlichen Tätigkeitsberichts, der dem Verwaltungsrat vorzulegen ist, erstellen, Voranschläge der Einnahmen und Ausgaben vorlegen und den Haushaltsplan ausführen.
- (11) Damit die volle Autonomie und Unabhängigkeit der Agentur gewährleistet ist, muss sie über einen eigenständigen Haushalt verfügen, dessen Mittel im Wesentlichen aus einem Gemeinschaftsbeitrag stammen.
- (12) In den letzten Jahren hat die Haushaltsbehörde bei der vermehrten Schaffung dezentraler Agenturen danach getrachtet, Transparenz und Kontrolle der dafür bereitgestellten Gemeinschaftsmittel zu verbessern, und zwar insbesondere bei der Verbuchung der Gebühren, der Finanzkontrolle, der Entlastungsbefugnis, den Beiträgen zum Altersversorgungssystem und dem internen Haushaltsverfahren (Verhaltenskodex). Entsprechend sollte auch die Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) ⁽¹⁾ ohne Einschränkung für die Agentur gelten, die auch der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften

⁽¹⁾ ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.

über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) ⁽¹⁾ beitreten sollte.

- (13) Der Verwaltungsrat sollte binnen fünf Jahren nach Aufnahme der Arbeit der Agentur eine unabhängige externe Evaluierung in Auftrag geben, um die Auswirkung dieser Verordnung, der Agentur und ihrer Arbeitsverfahren auf die Schaffung eines hohen Maßes an Sicherheit im Seeverkehr und der Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe bewerten zu lassen —

- b) Sie unterstützt die Kommission bei der wirksamen Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften für die Seeverkehrssicherheit und die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe in der ganzen Gemeinschaft. Insbesondere soll die Agentur

- i) das Funktionieren des Gemeinschaftssystems der Hafenstaatkontrolle insgesamt kontrollieren, unter anderem auch durch Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten, und der Kommission Vorschläge für jede denkbare Verbesserung in diesem Bereich unterbreiten;

- ii) der Kommission die notwendige technische Unterstützung für die Beteiligung an den Arbeiten der technischen Gremien der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle zur Verfügung stellen;

- iii) die Kommission bei der Durchführung anderer Aufgaben unterstützen, die dieser aufgrund bestehender und künftiger Gemeinschaftsvorschriften für die Seeverkehrssicherheit und die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe, insbesondere der Vorschriften für Klassifikationsgesellschaften, für die Sicherheit von Fahrgastschiffen sowie für Sicherheit, Ausbildung, Befähigungszeugnisse und Wachdienst von Schiffsbesatzungen übertragen werden.

- c) Sie arbeitet mit den Mitgliedstaaten zusammen, um

- i) gegebenenfalls einschlägige Ausbildungsmaßnahmen in Bereichen zu organisieren, die in die Zuständigkeit des Hafenstaates und des Flaggenstaates fallen;

- ii) im Zusammenhang mit der Anwendung von Gemeinschaftsvorschriften technische Lösungen zu entwickeln und technische Unterstützung zu leisten.

- d) Sie erleichtert die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in dem unter die Richtlinie 2002/59/EG fallenden Bereich. Insbesondere soll die Agentur

- i) die Zusammenarbeit zwischen den Anliegerstaaten der betroffenen Seegebiete in den von jener Richtlinie erfassten Bereichen fördern;

- ii) die für die Erreichung der Ziele jener Richtlinie erforderlichen Informationssysteme entwickeln und betreiben.

- e) Sie fördert die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission bei der Entwicklung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Seeunfällen nach vereinbarten internationalen Grundsätzen, wobei die unterschiedlichen Rechtssysteme der Mitgliedstaaten gebührend zu berücksichtigen sind, durch die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Untersuchung schwerer Seeunfälle und durch die Analyse bereits vorliegender Untersuchungsberichte über Unfälle.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ZIELE UND AUFGABEN

Artikel 1

Ziele

(1) Mit dieser Verordnung wird eine Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (nachstehend „Agentur“ genannt) errichtet, deren Ziel die Gewährleistung eines hohen, einheitlichen und effektiven Sicherheitsniveaus im Seeverkehr und bei der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe in der Gemeinschaft ist.

(2) Die Agentur stellt den Mitgliedstaaten und der Kommission die erforderliche wissenschaftlich-technische Unterstützung und hochwertiges Fachwissen zur Verfügung, damit diese die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe ordnungsgemäß anwenden, die Anwendung überwachen und die Wirksamkeit der existierenden Maßnahmen beurteilen können.

Artikel 2

Aufgaben

Zur angemessenen Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele erfüllt die Agentur folgende Aufgaben:

- a) Sie unterstützt die Kommission gegebenenfalls bei den Vorarbeiten für die Aktualisierung und Weiterentwicklung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe, insbesondere im Zuge der Weiterentwicklung der einschlägigen internationalen Vorschriften. Hierzu gehört auch die Analyse von Forschungsprojekten im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe.

⁽¹⁾ ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

- f) Die Agentur stellt der Kommission und den Mitgliedstaaten objektive, zuverlässige und vergleichbare Informationen sowie Daten zur Seeverkehrssicherheit und zur Verschmutzung durch Schiffe als Grundlage für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf See und zur Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe sowie für die Bewertung der Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen bereit. Hierzu gehören die Sammlung, Speicherung und Bewertung technischer Daten im Bereich des Seeverkehrs und der Seeverkehrssicherheit sowie der absichtlichen oder unabsichtlichen Meeresverschmutzung, die systematische Auswertung bestehender und gegebenenfalls der Aufbau neuer Datenbanken (mit Datenaustausch). Die Agentur unterstützt die Kommission auf der Grundlage der gesammelten Daten bei der halbjährlichen Veröffentlichung von Informationen über Schiffe, denen nach der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) ⁽¹⁾, der Zugang zu Gemeinschaftshäfen verweigert wurde. Die Agentur unterstützt die Kommission und die Mitgliedstaaten ferner bei Maßnahmen für eine bessere Identifizierung und Verfolgung von Schiffen, die illegale Einleitungen vorgenommen haben.
- g) Im Rahmen der Verhandlungen mit den Bewerberländern kann die Agentur technische Unterstützung bei der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe leisten. Dies erfolgt in Koordination mit den bestehenden regionalen Kooperationsprogrammen und umfasst bei Bedarf auch die Organisation entsprechender Ausbildungsmaßnahmen.

Artikel 3

Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten

- (1) Zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben kann die Agentur im Einklang mit der vom Verwaltungsrat festgelegten Politik Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durchführen. Die Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur.
- (2) Die Agentur unterrichtet den betroffenen Mitgliedstaat von dem geplanten Kontrollbesuch und gibt die Namen der beauftragten Bediensteten sowie den Zeitpunkt des Beginns des Kontrollbesuchs an. Die mit der Durchführung der Kontrollen beauftragten Bediensteten der Agentur erfüllen diese Aufgabe unter Vorlage einer Verfügung des Exekutivdirektors der Agentur, in der Gegenstand und Ziel des Besuchs genannt sind.
- (3) Im Anschluss an jeden Kontrollbesuch erstellt die Agentur einen Bericht, den sie der Kommission und dem betroffenen Mitgliedstaat übermittelt.

⁽¹⁾ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 19 vom 22.1.2002, S. 17).

Artikel 4

Transparenz und Schutz von Informationen

- (1) Bei der Bearbeitung von Anträgen auf Zugang zu in ihrem Besitz befindlichen Dokumenten wendet die Agentur die Grundsätze der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission ⁽²⁾ an.
- (2) Die Agentur kann von sich aus die Kommunikation in ihren Aufgabenbereichen übernehmen. Sie stellt insbesondere sicher, dass die Öffentlichkeit und die betroffenen Kreise rasch objektive, zuverlässige und leicht verständliche Informationen über ihre Arbeit erhalten.
- (3) Der Verwaltungsrat legt die erforderlichen internen Vorschriften für die Anwendung der Absätze 1 und 2 fest.
- (4) Für die gemäß dieser Verordnung von der Kommission und der Agentur gesammelten Informationen gilt die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2001 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr ⁽³⁾.

KAPITEL II

INTERNE ORGANISATION UND ARBEITSWEISE

Artikel 5

Rechtsform, regionale Zentren

- (1) Die Agentur ist eine Einrichtung der Gemeinschaft. Sie besitzt Rechtspersönlichkeit.
- (2) Die Agentur besitzt in jedem Mitgliedstaat die weitestgehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit, die juristischen Personen nach dessen Rechtsvorschriften zuerkannt ist. Sie kann insbesondere bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern und ist vor Gericht parteifähig.
- (3) Auf Antrag der Kommission kann der Verwaltungsrat nach Zustimmung der betroffenen Mitgliedstaaten die regionalen Zentren einrichten, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit der Verkehrsüberwachung auf See gemäß der Richtlinie 2002/59/EG erforderlich sind.
- (4) Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor vertreten.

⁽²⁾ ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

⁽³⁾ ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

*Artikel 6***Personal**

(1) Für das Personal der Agentur gelten die Bestimmungen des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften, der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften und der im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Europäischen Gemeinschaften erlassenen Regelungen zur Durchführung dieser Bestimmungen. Der Verwaltungsrat legt im Einvernehmen mit der Kommission die erforderlichen Anwendungsmodalitäten fest.

(2) Unbeschadet des Artikels 16 übt die Agentur gegenüber ihrem Personal die der Anstellungsbehörde durch das Statut der Beamten und die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten übertragenen Befugnisse aus.

(3) Das Personal der Agentur besteht aus Beamten, die von der Kommission oder den Mitgliedstaaten auf Zeit abgestellt oder abgeordnet werden und aus anderen Bediensteten, die die Agentur entsprechend ihrem Bedarf für die Erfüllung ihrer Aufgaben einstellt.

*Artikel 7***Vorrechte und Befreiungen**

Auf die Agentur und ihre Bediensteten findet das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften Anwendung.

*Artikel 8***Haftung**

(1) Die vertragliche Haftung der Agentur bestimmt sich nach dem Recht, das auf den betreffenden Vertrag anzuwenden ist.

(2) Der Gerichtshof ist für Entscheidungen aufgrund einer Schiedsklausel in einem von der Agentur geschlossenen Vertrag zuständig.

(3) Im Bereich der außervertraglichen Haftung ersetzt die Agentur den durch ihre Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihrer Amtstätigkeit verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind.

(4) Der Gerichtshof ist für Streitsachen über den Schadenersatz nach Absatz 3 zuständig.

(5) Die persönliche Haftung der Bediensteten gegenüber der Agentur bestimmt sich nach den Vorschriften des Statuts bzw. der für sie geltenden Beschäftigungsbedingungen.

*Artikel 9***Sprachenregelung**

(1) Die Bestimmungen der Verordnung Nr. 1 vom 15. April 1958 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft ⁽¹⁾ gelten für die Agentur.

(2) Die für die Arbeit der Agentur erforderlichen Übersetzungsaufgaben werden vom Übersetzungszentrum für die Einrichtungen der Europäischen Union übernommen.

*Artikel 10***Einsetzung und Aufgaben des Verwaltungsrates**

(1) Es wird ein Verwaltungsrat eingesetzt.

(2) Der Verwaltungsrat

a) ernennt den Exekutivdirektor gemäß Artikel 16;

b) nimmt bis zum 30. April jeden Jahres den allgemeinen Tätigkeitsbericht der Agentur für das vorangegangene Jahr an und übermittelt ihn den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission;

c) prüft im Rahmen der Erstellung des Arbeitsprogramms die Ersuchen der Mitgliedstaaten um technische Unterstützung gemäß Artikel 2 Buchstabe c) Ziffer ii);

d) legt unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission bis zum 31. Oktober jeden Jahres das Arbeitsprogramm der Agentur für das darauf folgende Jahr fest und übermittelt es den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission.

Das Arbeitsprogramm wird unbeschadet des jährlichen Haushaltsverfahrens der Gemeinschaft festgelegt. Erklärt die Kommission binnen 15 Tagen nach Annahme des Arbeitsprogramms, dass sie damit nicht einverstanden ist, so überprüft der Verwaltungsrat das Programm und nimmt es innerhalb von zwei Monaten in zweiter Lesung gegebenenfalls in geänderter Form entweder mit Zweidrittelmehrheit einschließlich der Vertreter der Kommission oder durch einstimmigen Beschluss der Vertreter der Mitgliedstaaten an;

⁽¹⁾ ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

- e) verabschiedet den endgültigen Haushaltsplan der Agentur vor Beginn des Haushaltsjahres und nimmt gegebenenfalls eine Anpassung an den Gemeinschaftsbeitrag und die sonstigen Einnahmen der Agentur vor;
- f) legt Verfahren für die Entscheidungen des Exekutivdirektors fest;
- g) legt ein Konzept für die Kontrollbesuche gemäß Artikel 3 fest;
- h) nimmt seine Aufgaben in Bezug auf den Haushalt der Agentur gemäß den Artikeln 18, 19, und 21 wahr;
- i) übt die Disziplinargewalt über den Exekutivdirektor und die in Artikel 15 Absatz 3 genannten Referatsleiter aus;
- j) gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 11

Zusammensetzung des Verwaltungsrates

- (1) Der Verwaltungsrat setzt sich aus je einem Vertreter jedes Mitgliedstaats, vier Vertretern der Kommission und vier Vertretern der am stärksten betroffenen Wirtschaftszweige zusammen; die letztgenannten Vertreter werden von der Kommission benannt und haben kein Stimmrecht.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden aufgrund ihrer einschlägigen Erfahrung und Sachkenntnis im Bereich der Seeverkehrssicherheit und der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe ernannt.

- (2) Jeder Mitgliedstaat und die Kommission ernennen ihre Mitglieder im Verwaltungsrat sowie einen Stellvertreter für den Fall der Abwesenheit des Mitglieds.
- (3) Die Amtszeit beträgt fünf Jahre. Wiederernennung ist einmal zulässig.
- (4) Gegebenenfalls wird die Teilnahme von Vertretern von Drittländern mit den entsprechenden Bedingungen in den Übereinkünften gemäß Artikel 17 Absatz 2 geregelt.

Artikel 12

Vorsitz des Verwaltungsrates

- (1) Der Verwaltungsrat wählt aus dem Kreis seiner Mitglieder einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden von Amtes wegen an dessen Stelle.
- (2) Die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden beträgt drei Jahre; sie endet, wenn der Vorsitzende bzw. stellvertretende Vorsitzende nicht mehr dem Verwaltungsrat angehört. Wiederwahl ist einmal zulässig.

Artikel 13

Tagungen

- (1) Der Verwaltungsrat wird von seinem Vorsitzenden einberufen.
- (2) Der Exekutivdirektor der Agentur nimmt an den Beratungen teil.
- (3) Der Verwaltungsrat hält zweimal jährlich eine ordentliche Tagung ab. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung seines Vorsitzenden oder auf Antrag der Kommission oder eines Mitglieds der Mitgliedstaaten zusammen.
- (4) Wenn Vertraulichkeit gewahrt werden soll oder wenn Interessenkonflikte auftreten könnten, kann der Verwaltungsrat beschließen, dass bestimmte Tagesordnungspunkte in Abwesenheit der Mitglieder erörtert werden, die in ihrer Eigenschaft als Vertreter der am stärksten betroffenen Wirtschaftszweige ernannt wurden. Ausführliche Vorschriften für die Anwendung dieser Bestimmung können in die Geschäftsordnung aufgenommen werden.
- (5) Der Verwaltungsrat kann alle Personen, deren Stellungnahme von Interesse sein kann, als Beobachter zur Teilnahme an den Tagungen einladen.
- (6) Die Mitglieder des Verwaltungsrates können sich vorbehaltlich der Bestimmungen der Geschäftsordnung von Beratern oder Sachverständigen unterstützen lassen.
- (7) Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsrates werden von der Agentur wahrgenommen.

Artikel 14

Abstimmungen

- (1) Der Verwaltungsrat fasst seine Beschlüsse mit Zweidrittelmehrheit aller stimmberechtigten Mitglieder.
- (2) Jedes Mitglied hat eine Stimme. Der Exekutivdirektor nimmt an der Abstimmung nicht teil.
- Bei Abwesenheit eines Mitglieds ist sein Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben.
- (3) Die Geschäftsordnung stellt detailliertere Regelungen für Abstimmungen auf, insbesondere die Bedingungen, unter denen ein Mitglied im Namen eines anderen Mitglieds handeln kann.

Artikel 15

Aufgaben und Befugnisse des Exekutivdirektors

- (1) Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor geleitet, der in der Wahrnehmung seiner Aufgaben völlig unabhängig ist, unbeschadet der jeweiligen Zuständigkeiten der Kommission und des Verwaltungsrates.

(2) Der Exekutivdirektor hat die folgenden Aufgaben und Befugnisse:

- a) Er erstellt das Arbeitsprogramm und legt es nach Stellungnahme der Kommission dem Verwaltungsrat vor. Er ergreift die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des Arbeitsprogramms. Er kommt allen Ersuchen der Kommission oder eines Mitgliedstaates um Unterstützung gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe c) nach.
- b) Er entscheidet nach Stellungnahme der Kommission und entsprechend dem vom Verwaltungsrat gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe g) festgelegten Konzept über die Durchführung von Kontrollbesuchen gemäß Artikel 3.
- c) Er unternimmt alle erforderlichen Schritte, einschließlich des Erlasses interner Verwaltungsanweisungen und der Veröffentlichung von Mitteilungen, um das Funktionieren der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten.
- d) Er führt ein wirksames Kontrollsystem ein, um die Ergebnisse der Agentur an den gesetzten Zielen messen zu können. Gestützt auf diesen Vergleich erstellt er jedes Jahr einen Entwurf eines Tätigkeitsberichts, den er dem Verwaltungsrat vorlegt. Er führt Verfahren für regelmäßige Evaluierungen entsprechend den anerkannten fachspezifischen Standards ein.
- e) Er übt gegenüber den Bediensteten die in Artikel 6 Absatz 2 niedergelegten Befugnisse aus.
- f) Er stellt den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur gemäß Artikel 18 auf und führt den Haushaltsplan nach Maßgabe von Artikel 19 aus.

(3) Der Exekutivdirektor kann von einem oder mehreren Referatsleitern unterstützt werden. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Exekutivdirektors nimmt einer der Referatsleiter seine Aufgaben wahr.

Artikel 16

Ernennung des Exekutivdirektors

(1) Der Exekutivdirektor der Agentur wird vom Verwaltungsrat ernannt; Kriterien hierfür sind erworbene Verdienste und nachgewiesene Verwaltungs- und Leitungsfähigkeiten sowie für die Seeverkehrssicherheit und die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe relevante Befähigung und Erfahrung. Der Verwaltungsrat fasst seinen Beschluss mit Vierfünftelmehrheit aller stimmberechtigten Mitglieder. Die Kommission kann einen oder mehrere Kandidaten vorschlagen.

Der Verwaltungsrat kann den Exekutivdirektor nach demselben Verfahren entlassen.

(2) Die Amtszeit des Exekutivdirektors beträgt fünf Jahre. Wiederernennung ist einmal zulässig.

Artikel 17

Beteiligung von Drittländern

(1) Die Agentur steht der Beteiligung von Drittländern offen, die mit der Europäischen Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen sie das Gemeinschaftsrecht auf dem Gebiet der Sicherheit des Seeverkehrs und der Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe übernommen haben und anwenden.

(2) Gemäß den einschlägigen Bestimmungen dieser Übereinkünfte werden Vereinbarungen erarbeitet, die unter anderem Art und Umfang der Beteiligung dieser Länder an den Arbeiten der Agentur sowie detaillierte Regeln dafür, einschließlich Bestimmungen zu Finanzbeiträgen und Personal, festlegen.

KAPITEL III

FINANZBESTIMMUNGEN

Artikel 18

Haushalt

(1) Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus

- a) einem Beitrag der Gemeinschaft;
- b) eventuellen Beiträgen von Drittländern, die gemäß Artikel 17 an der Arbeit der Agentur beteiligt sind;
- c) Entgelten für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Leistungen.

(2) Die Ausgaben der Agentur umfassen Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebsaufwendungen.

(3) Der Exekutivdirektor stellt einen Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das kommende Haushaltsjahr auf und leitet ihn zusammen mit einem Stellenplan dem Verwaltungsrat zu.

(4) Einnahmen und Ausgaben müssen ausgeglichen sein.

(5) Der Verwaltungsrat verabschiedet den Haushaltsentwurf zusammen mit dem vorläufigen Arbeitsprogramm spätestens bis zum 30. April jeden Jahres und übermittelt ihn der Kommission und den Drittländern, die an der Arbeit der Agentur gemäß Artikel 17 mitwirken.

Auf der Grundlage dieses Haushaltsentwurfs legt die Kommission die entsprechenden Ansätze im Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union fest, den sie dem Rat gemäß Artikel 272 des Vertrags vorlegt. Der Umfang der gebilligten Finanzplanung der Gemeinschaft für die folgenden Jahre ist zu beachten.

(6) Nach Feststellung des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union stellt der Verwaltungsrat den Haushalt und das endgültige Arbeitsprogramm der Agentur fest und passt sie gegebenenfalls dem Beitrag der Gemeinschaft an. Er übermittelt sie unverzüglich der Kommission, der Haushaltsbehörde und den Drittländern, die an der Arbeit der Agentur mitwirken.

Artikel 19

Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans

(1) Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus.

(2) Die Kontrolle über die Mittelbindungen und die Zahlungen im Zusammenhang mit allen Ausgaben sowie die Kontrolle über die Feststellung und den Eingang aller Einnahmen der Agentur erfolgen durch den Finanzcontroller der Kommission.

(3) Spätestens bis zum 31. März jeden Jahres legt der Exekutivdirektor der Kommission, dem Verwaltungsrat und dem Rechnungshof die detaillierte Rechnung über sämtliche Einnahmen und Ausgaben für das abgelaufene Haushaltsjahr vor.

Der Rechnungshof prüft diese Rechnung gemäß Artikel 248 des Vertrags. Er veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeiten der Agentur.

(4) Das Europäische Parlament erteilt dem Exekutivdirektor der Agentur auf Empfehlung des Verwaltungsrates Entlastung bezüglich der Ausführung des Haushaltsplans.

Artikel 20

Betrugsbekämpfung

(1) Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 ohne Einschränkung auf die Agentur Anwendung.

(2) Die Agentur tritt der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 über die internen Untersuchungen des OLAF bei und erlässt unverzüglich die entsprechenden Vorschriften, die Geltung für sämtliche Mitarbeiter der Agentur haben.

(3) Die Finanzierungsbeschlüsse sowie die sich daraus ergebenden Durchführungsverträge und -instrumente sehen ausdrücklich vor, dass der Rechnungshof und das OLAF erforderlichenfalls eine Vor-Ort-Kontrolle bei den Empfängern der Mittel der Behörde sowie bei den verteilenden Stellen durchführen können.

Artikel 21

Finanzvorschriften

Der Verwaltungsrat nimmt nach Zustimmung der Kommission und nach Stellungnahme des Rechnungshofs die Finanzordnung der Agentur an. Diese Finanzordnung umfasst insbesondere das Verfahren für die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans der Agentur nach Artikel 142 der Haushaltsordnung vom 21. Dezember 1977 für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften ⁽¹⁾.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 22

Bewertung

(1) Der Verwaltungsrat gibt binnen fünf Jahren nach Aufnahme der Arbeit der Agentur eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung dieser Verordnung in Auftrag. Die Kommission stellt der Agentur alle Informationen zur Verfügung, die diese für diese Bewertung für erforderlich hält.

(2) Im Rahmen der Bewertung ist zu beurteilen, inwieweit die Verordnung, die Agentur und ihre Arbeitsweise zu einem hohen Sicherheitsniveau im Seeverkehr und bei der Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe beigetragen haben. Der Verwaltungsrat formuliert nach Anhörung der Betroffenen im Einvernehmen mit der Kommission einen spezifischen Auftrag.

(3) Die Bewertung wird dem Verwaltungsrat vorgelegt; dieser unterbreitet der Kommission Empfehlungen für Änderungen dieser Verordnung, der Agentur und deren Arbeitsweise. Die Bewertungsergebnisse und die Empfehlungen werden dem Europäischen Parlament und dem Rat von der Kommission übermittelt und veröffentlicht.

Artikel 23

Beginn der Tätigkeit der Agentur

Die Agentur nimmt innerhalb von 12 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung die Arbeit auf.

Artikel 24

Inkrafttreten

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

⁽¹⁾ ABl. L 356 vom 31.12.1977, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG, EGKS, Euratom) Nr. 762/2001 (ABl. L 111 vom 20.4.2001, S. 1).

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

Geschehen zu Luxemburg am 27. Juni 2002.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

P. COX

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. ARIAS CAÑETE

RICHTLINIE 2002/59/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 27. Juni 2002

über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrer Mitteilung vom 24. Februar 1993 für eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr nennt die Kommission als eines der auf Gemeinschaftsebene anzustrebenden Ziele die Einrichtung eines verbindlichen Meldesystems, durch das die Mitgliedstaaten rasch Zugang zu allen wichtigen Informationen über die Bewegungen von gefährliche oder umweltschädliche Substanzen befördernden Schiffen und über die genauen Eigenschaften dieser Ladungen erhalten.
- (2) Die Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern ⁽⁵⁾ enthält eine Regelung zur Unterrichtung der zuständigen Behörden über gefährliche oder umweltschädliche Güter befördernde Schiffe, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus diesen auslaufen, sowie über Störfälle auf See. In jener Richtlinie ist vorgesehen, dass die Kommission neue Vorschläge zur Einrichtung eines umfassenderen Meldesystems für die Gemeinschaft

unterbreitet, die auch Schiffe auf der Durchfahrt entlang den Küsten der Mitgliedstaaten betreffen können.

- (3) Nach der Entschließung des Rates vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik der Sicherheit im Seeverkehr ⁽⁶⁾ gehört die Annahme eines umfassenderen Informationssystems zu den Hauptzielen der Gemeinschaftsinitiative.
- (4) Die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr sollte zur Verhütung von Unfällen und Meeresverschmutzung beitragen sowie dazu, die Folgen solcher Ereignisse für die Meeres- und Küstenumwelt, die Wirtschaft und die Gesundheit der örtlichen Bevölkerung möglichst gering zu halten. Die Effizienz des Seeverkehrs und insbesondere die Organisation des Hafenaufenthalts der Schiffe hängen auch davon ab, dass die Schiffe ihr Eintreffen lange genug zuvor anmelden.
- (5) An den europäischen Küsten wurden in Übereinstimmung mit den einschlägigen von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verabschiedeten Regeln mehrere verbindliche Schiffsmeldesysteme eingerichtet. Es gilt sicherzustellen, dass die Schiffe den Meldepflichten im Rahmen dieser Systeme nachkommen.
- (6) Ferner sind Schiffsverkehrsdienste und Systeme der Schiffswegeföhrung zur Verhütung von Unfällen und Verschmutzungen in bestimmten Seegebieten mit hoher Verkehrsdichte oder Gefahren für die Schifffahrt eingerichtet worden und spielen dabei eine wichtige Rolle. Es ist unabdingbar, dass die Schiffe die Schiffsverkehrsdienste in Anspruch nehmen und sich an die Regeln für die von der IMO genehmigten Systeme der Schiffswegeföhrung halten.
- (7) Bei den Bordanlagen zur automatischen Identifizierung von Schiffen (AIS-Systeme), die eine bessere Überwachung ermöglichen, wie auch bei der Aufzeichnung von Schiffsdaten (VDR-Systeme oder Black Boxes) zur Erleichterung der Untersuchungen nach Unfällen wurden wesentliche technische Fortschritte erzielt. In Anbetracht ihrer Bedeutung für die Entwicklung einer Politik zur Verhütung von Unfällen auf See sollte das Mitführen dieser Ausrüstungen an Bord von Schiffen, die sich auf Inlands- bzw. Auslandsfahrt befinden und Häfen der Gemeinschaft anlaufen, zwingend vorgeschrieben werden. Die Daten, die das VDR-System liefert, können nach einem Unfall nicht nur für die Ursachenermittlung,

⁽¹⁾ ABl. C 120 E vom 24.4.2001, S. 67, und ABl. C 362 E vom 18.12.2001, S. 255.

⁽²⁾ ABl. C 221 vom 7.8.2001, S. 54.

⁽³⁾ ABl. C 357 vom 14.12.2001, S. 1.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Juni 2001 (AbI. C 53 E vom 28.2.2002, S. 304), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. Dezember 2001 (AbI. C 58 E vom 5.3.2002, S. 14) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 10. April 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Rates vom 25. Juni 2002.

⁽⁵⁾ ABl. L 247 vom 5.10.1993, S. 19. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/74/EG der Kommission (AbI. L 276 vom 13.10.1998, S. 7).

⁽⁶⁾ ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.

- sondern auch für die Prävention genutzt werden, da sie die erforderlichen Erkenntnisse über derartige Vorfälle vermitteln. Die Mitgliedstaaten sollten die Verwendung solcher Daten für beide Zwecke fördern.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Küstenstationen der zuständigen Behörden nicht nur eine angemessene technische Ausrüstung bereithalten, sondern auch über genügend und angemessen qualifiziertes Personal verfügen.
- (9) Eine genaue Kenntnis der an Bord von Schiffen beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Güter sowie anderer einschlägiger Sicherheitsinformationen, wie beispielsweise Informationen über mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängende Vorkommnisse, ist von wesentlicher Bedeutung für die Vorbereitung und Effizienz von Einsätzen im Falle von Verschmutzungen bzw. bei Verschmutzungsrisiken auf See. Schiffe, die Häfen von Mitgliedstaaten anlaufen oder aus ihnen auslaufen, müssen diese Informationen an die zuständigen Behörden oder die Hafenbehörden dieser Mitgliedstaaten weitergeben.
- (10) Im Hinblick auf eine leichtere und schnellere Übermittlung und Nutzung dieser bisweilen umfangreichen Informationen über die Ladung ist es angebracht, dass diese, soweit möglich, auf elektronischem Wege an die zuständige Behörde oder an die betroffene Hafenbehörde übermittelt werden. Aus denselben Gründen soll der Austausch von Informationen unter den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in elektronischer Form erfolgen.
- (11) Es muss möglich sein, Liniendienste zwischen zwei oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, von der Pflicht zu befreien, sich auf jeder Reise zu melden, wenn die betroffenen Unternehmen zur Zufriedenheit der Mitgliedstaaten interne Verfahren eingerichtet haben, die die unverzügliche Übermittlung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Informationen an die zuständige Behörde gewährleisten.
- (12) Bestimmte Schiffe stellen durch ihr Verhalten oder ihren Zustand potenzielle Risiken für die Sicherheit der Schifffahrt und die Umwelt dar. Die Mitgliedstaaten sollten solche Schiffe besonders aufmerksam überwachen, angemessene Maßnahmen ergreifen, um eine Erhöhung der gegebenen Risiken zu verhindern, und ihnen zugängliche sachdienliche Informationen über solche Schiffe an die anderen betroffenen Mitgliedstaaten weiterleiten. Derartige angemessene Maßnahmen könnten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ergriffen werden.
- (13) Die Mitgliedstaaten müssen sich vor Risiken für die Seeverkehrssicherheit, für die Sicherheit von Personen sowie für die Meeres- und Küstenumwelt schützen, die von Vorkommnissen, Unfällen oder bestimmten anderen Situationen auf See sowie von Schlämmen umweltschädlicher Substanzen und von treibendem Stückgut auf See ausgehen. Zu diesem Zweck sollten die Kapitäne von Schiffen, die innerhalb der Such- und Rettungszone/der ausschließlichen Wirtschaftszone oder eines äquivalenten Gebiets der Mitgliedstaaten fahren, solche Vorkommnisse den Küstenbehörden melden und ihnen dazu alle sachdienlichen Informationen übermitteln. Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung ihrer besonderen Lage wählen können, für welches bzw. welche der vorgenannten geografischen Gebiete die Meldepflicht gelten soll.
- (14) Bei Vorkommnissen oder Unfällen auf See trägt eine umfassende Zusammenarbeit der an dem betreffenden Transport beteiligten Parteien erheblich zur Effizienz des Einsatzes der zuständigen Behörden bei.
- (15) Ist eine von einem Mitgliedstaat benannte zuständige Behörde aufgrund des Seewetterberichts eines qualifizierten Wetterdienstes der Auffassung, dass wegen außergewöhnlich schlechter See oder Wetterbedingungen eine ernst zu nehmende Gefahr für die Sicherheit von Menschen oder ein ernst zu nehmendes Verschmutzungsrisiko besteht, sollte sie den Kapitän eines Schiffes, das in den betreffenden Hafen einlaufen oder aus ihm auslaufen will, darüber unterrichten und kann alle sonstigen geeigneten Maßnahmen ergreifen. Unbeschadet der Pflicht, Schiffen in Seenot beizustehen, können diese Maßnahmen ein Ein- oder Auslaufverbot umfassen, bis sich die Lage normalisiert hat. Besteht möglicherweise eine Gefahr für die Sicherheit oder ein Verschmutzungsrisiko und unter Berücksichtigung der spezifischen Lage in dem betreffenden Hafen, kann die zuständige Behörde den Schiffen empfehlen, nicht auszulaufen. Entscheidet sich der Kapitän dafür, aus dem Hafen auszulaufen, so tut er dies in jedem Fall auf eigene Verantwortung und sollte seine Entscheidung begründen.
- (16) Wenn bei einem Unfall auf See kein Notliegeplatz zur Verfügung steht, kann das schwerwiegende Folgen haben. Folglich sollten die Mitgliedstaaten Pläne erstellen, um, wenn es die Sachlage erfordert, die Aufnahme von Schiffen in Seenot in ihren Häfen oder anderen geschützten Bereichen unter bestmöglichen Bedingungen zu gestatten. Wo dies erforderlich und durchführbar ist, sollten diese Pläne die Bereitstellung entsprechender Mittel und Einrichtungen für Hilfe, Bergung und ein Eingreifen bei Verschmutzung umfassen. Häfen, die ein Schiff in Seenot aufnehmen, sollten mit einem zügigen Ausgleich der Kosten und der etwaigen Schäden, die dadurch entstehen, rechnen können. Die Kommission sollte daher die Möglichkeit prüfen, ein angemessenes Entschädigungssystem für Häfen in der Gemeinschaft, die ein Schiff in Seenot aufnehmen, einzuführen sowie Schiffen, die einen Hafen in der Gemeinschaft anlaufen, den Abschluss einer angemessenen Versicherung zur Auflage zu machen.
- (17) Es bedarf eines Rahmens für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission, um die Umsetzung des Überwachungs- und Informationssystems für den Seeverkehr durch geeignete Kommunikationsverbindungen zwischen den zuständigen Behörden und den Häfen der Mitgliedstaaten zu verbessern. Zudem muss die Erfassung durch das System zur Identifizierung von Schiffen verbessert werden.

fizierung und Überwachung von Schiffen in den Seegebieten der Gemeinschaft vervollständigt werden, in denen sie noch unzureichend ist. Ferner sollten in den Küstenregionen der Gemeinschaft Zentren zur Informationsverarbeitung geschaffen werden, damit der Austausch oder die gemeinsame Nutzung von sachdienlichen Daten bezüglich der Überwachung des Verkehrs und der Durchführung dieser Richtlinie erleichtert wird. Zur Verwirklichung dieser Ziele sollten sich die Mitgliedstaaten und die Kommission auch um eine Zusammenarbeit mit Drittstaaten bemühen.

- (18) Die Wirksamkeit dieser Richtlinie hängt in hohem Maße von ihrer strikten Durchführung durch die Mitgliedstaaten ab. Die Mitgliedstaaten führen daher regelmäßig geeignete Inspektionen oder sonstige Maßnahmen durch, um sicherzustellen, dass die für die Zwecke dieser Richtlinie hergestellten Kommunikationsverbindungen zufrieden stellend funktionieren. Zudem sollte ein Sanktionssystem eingeführt werden, um zu gewährleisten, dass die Betroffenen die in dieser Richtlinie vorgesehenen Meldepflichten bzw. Auflagen für das Mitführen von Ausrüstungen beachten.
- (19) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ erlassen werden.
- (20) Einige Bestimmungen dieser Richtlinie können nach dem genannten Verfahren geändert werden, um so der Fortentwicklung der gemeinschaftlichen und der internationalen Rechtsakte und den bei der Durchführung dieser Richtlinie gewonnenen Erfahrungen Rechnung zu tragen, sofern diese Änderungen nicht zu einer Ausweitung des Geltungsbereichs dieser Richtlinie führen. Damit die Kommission die bei der Durchführung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen auswerten kann, sollten die Mitgliedstaaten über diese Durchführung angemessen berichten.
- (21) Die Bestimmungen der Richtlinie 93/75/EWG werden durch die vorliegende Richtlinie in bedeutender Weise verstärkt, erweitert und geändert. Die Richtlinie 93/75/EWG sollte daher aufgehoben werden.
- (22) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

Ziel dieser Richtlinie ist es, zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs in der Gemeinschaft ein Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr einzurichten, um die Reaktionsfähigkeit der Behörden auf Vorkommnisse, Unfälle oder potenziell gefährliche Situationen auf See, einschließlich von Such- und Rettungsaktionen, zu verbessern und zu einer besseren Verhütung und Aufdeckung von Verschmutzungen durch Schiffe beizutragen.

Die Mitgliedstaaten überwachen und ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Kapitäne, Betreiber oder Agenten von Schiffen sowie Verloader oder Eigentümer von gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern, die an Bord der Schiffe befördert werden, die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

Artikel 2

Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für Schiffe mit 300 oder mehr BRZ, sofern nichts anderes angegeben ist.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für
- Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder andere einem Mitgliedstaat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe der öffentlichen Verwaltung, sofern sie nicht zu kommerziellen Zwecken eingesetzt werden;
 - Fischereifahrzeuge, Traditionsschiffe und Sportboote mit einer Länge von weniger als 45 Metern;
 - Bunker von weniger als 5 000 t, Bordvorräte und Schiffs-ausrüstungen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „einschlägige internationale Rechtsakte“ folgende Rechtsakte:
- „MARPOL“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das dazugehörige Protokoll von 1978;

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- „SOLAS“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie die dazugehörigen Protokolle und Änderungen;
 - das Internationale Schiffsvermessungsübereinkommen von 1969;
 - das Internationale Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen sowie das dazugehörige Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl;
 - „SAR-Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See;
 - „ISM-Code“ den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs;
 - „IMDG-Code“ den Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen;
 - „IBC-Code“ den Internationalen Code der IMO für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengut befördern;
 - „IGC-Code“ den Internationalen Code der IMO für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern;
 - „BC-Code“ die Richtlinien der IMO für die sichere Behandlung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen;
 - „INF-Code“ den Internationalen Code der IMO für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen;
 - „Entschließung A.851(20) der IMO“ die Entschließung A.851(20) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation „Allgemeine Grundsätze und Anforderungen für Schiffsmeldesysteme einschließlich Richtlinien über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder meeresverunreinigenden Stoffen“;
- b) „Betreiber“ den Reeder oder Verwalter des Schiffes;
- c) „Agent“ jede Person, die dazu befugt oder beauftragt ist, im Namen des Schiffsbetreibers Informationen zu übermitteln;
- d) „Verlader“ jede Person, durch die oder in deren Namen oder auf deren Rechnung mit einem Beförderer ein Vertrag zur Beförderung von Gütern geschlossen wird;
- e) „Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne von Kapitel IX Regel 1 Absatz 2 des SOLAS-Übereinkommens;
- f) „Schiff“ jedes seegehende Fahrzeug oder Gerät;
- g) „gefährliche Güter“:
- die im IMDG-Code genannten Güter,
 - die in Kapitel 17 des IBC-Codes genannten gefährlichen Flüssigkeiten,
 - die in Kapitel 19 des IGC-Codes genannten Flüssiggase,
 - die in Anhang B des BC-Codes aufgeführten Feststoffe.
- Dieser Begriff schließt auch Güter ein, für deren Beförderung geeignete Voraussetzungen gemäß Absatz 1.1.3 des IBC-Codes oder Absatz 1.1.6 des IGC-Codes vorgeschrieben sind;
- h) „umweltschädliche Güter“:
- Rohöl und Mineralölerzeugnisse laut Begriffsbestimmung in Anhang I des MARPOL-Übereinkommens,
 - flüssige Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anhang II des MARPOL-Übereinkommens,
 - Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anhang III des MARPOL-Übereinkommens;
- i) „Beförderungseinheit“ einen Lastkraftwagen, einen Eisenbahngüterwaggon, einen Frachtcontainer, einen Tanklastkraftwagen, einen Eisenbahnwaggon oder einen beweglichen Tank;
- j) „Adresse“ Namen und Kommunikationsverbindungen, unter denen im Bedarfsfall mit dem Betreiber, dem Agenten, der Hafenbehörde, der zuständigen Behörde oder jeder anderen bevollmächtigten Person oder Stelle, die im Einzelnen über die Ladung des Schiffes unterrichtet ist, Kontakt aufgenommen werden kann;
- k) „zuständige Behörden“ die Behörden und Organisationen, die von den Mitgliedstaaten zur Entgegennahme und Weitergabe von gemäß dieser Richtlinie gemeldeten Informationen benannt worden sind;
- l) „Hafenbehörde“ die zuständige Behörde oder Stelle, die von den Mitgliedstaaten für jeden Hafen zur Entgegennahme und Weitergabe von gemäß dieser Richtlinie gemeldeten Informationen benannt worden ist;

- m) „Notliegeplatz“ einen Hafen, den Teil eines Hafens, einen anderen geschützten Liege- oder Ankerplatz oder jeden anderen geschützten Bereich, der von einem Mitgliedstaat für den Aufenthalt von sich in Seenot befindenden Schiffen bestimmt wurde;
- n) „Küstenstation“ eine der folgenden von den Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie benannten Einrichtungen: einen Schiffsverkehrsdienst, eine Einrichtung an Land, die für ein von der IMO genehmigtes verbindliches Schiffsmeldesystem zuständig ist, oder eine mit der Koordinierung von Such- und Rettungseinsätzen oder der Bekämpfung von Meeresverschmutzung beauftragte Stelle;
- o) „Schiffsverkehrsdienst (VTS)“ einen Dienst, durch den die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs erhöht und die Umwelt geschützt werden soll, der zur Interaktion mit dem Verkehr imstande ist und auf die Verkehrssituation im VTS-Gebiet reagieren kann;
- p) „System der Schiffswegeführung“ ein System mit einer oder mehreren Routen oder Wegeführungsmaßnahmen zur Verringerung der Unfallgefahr; es umfasst Verkehrstrennungsgelände, Zwei-Wege-Routen, empfohlene Strecken, zu meidende Gebiete, Küstenverkehrszonen, Umleitungsrouten, Gebiete, in denen Vorsicht geboten ist, und Tiefwasserrouten;
- q) „Traditionsschiffe“ alle Arten von historischen Schiffen und ihre Nachbauten einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden;
- r) „Unfall“ ein Unfall im Sinne des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See.
- c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt.
- (2) Von einem Hafen außerhalb der Gemeinschaft kommende Schiffe, deren Bestimmungshafen ein Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft ist und die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, müssen den Meldepflichten nach Artikel 13 nachkommen.

Artikel 5

Überwachung von Schiffen, die in das Gebiet von verbindlichen Schiffsmeldesystemen einlaufen

- (1) Der betreffende Mitgliedstaat überwacht und ergreift alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Schiffe bei der Einfahrt in das Gebiet eines verbindlichen Schiffsmeldesystems, das von der IMO gemäß Kapitel V Regel 11 des SOLAS-Übereinkommens angenommen und von einem oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, gemäß den einschlägigen Richtlinien und Kriterien der IMO betrieben wird, dieses System bei der Meldung der erforderlichen Informationen unbeschadet der von einem Mitgliedstaat gemäß der Entschließung A.851(20) der IMO geforderten weiteren Informationen befolgen.
- (2) Legt ein Mitgliedstaat der IMO ein neues verbindliches Schiffsmeldesystem zur Annahme oder einen Vorschlag zur Änderung eines bestehenden Meldesystems vor, so nimmt er mindestens die in Anhang I Nummer 4 aufgeführten Informationen in seinen Vorschlag auf.

Artikel 6

Verwendung automatischer Identifizierungssysteme

- (1) Jedes Schiff, das einen Hafen eines Mitgliedstaats anläuft, muss entsprechend dem in Anhang II Abschnitt I aufgeführten Zeitplan mit einem AIS-System ausgerüstet sein, das den durch die IMO entwickelten Leistungsnormen entspricht.
- (2) Mit einem AIS ausgerüstete Schiffe halten dieses fortwährend in Betrieb, es sei denn, dass internationale Vereinbarungen, Bestimmungen oder Normen den Schutz von Navigationsdaten vorsehen.

Artikel 7

Nutzung der Schiffswegeführung

- (1) Der Betreiber, Agent oder Kapitän eines Schiffes, dessen Bestimmungshafen ein Hafen eines Mitgliedstaats ist, übermittelt der Hafenbehörde die Informationen gemäß Anhang I Nummer 1
- a) mindestens vierundzwanzig Stunden im Voraus,
- b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als vierundzwanzig Stunden beträgt, oder
- (1) Die Mitgliedstaaten überwachen und ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Schiffe bei der Einfahrt in das Gebiet mit einem als verbindlich vorgeschriebenen System der Schiffswegeführung, das von der IMO gemäß Kapitel V Regel 10 des SOLAS-Übereinkommens angenommen und von einem oder mehreren Sta-

TITEL I

MELDUNG UND ÜBERWACHUNG VON SCHIFFEN

Artikel 4

Anmeldung vor dem Einlaufen in Häfen der Mitgliedstaaten

ten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, betrieben wird, dieses System gemäß den einschlägigen Richtlinien und Kriterien der IMO nutzen.

(2) Beim Einsatz eines von der IMO nicht angenommenen Systems der Schiffswegeführung unter ihrer Verantwortung berücksichtigen die Mitgliedstaaten so weit wie möglich die Richtlinien und Kriterien der IMO und veröffentlichen alle erforderlichen Informationen für die sichere und wirksame Nutzung der Schiffswegeführung.

Artikel 8

Überwachung der Beachtung der Schiffsverkehrsdienste durch die Schiffe

Die Mitgliedstaaten überwachen und ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass

- a) Schiffe bei der Einfahrt in das Anwendungsgebiet eines VTS-Dienstes, der von einem oder mehreren Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist, in ihrem Küstenmeer auf der Grundlage der Richtlinien der IMO betrieben wird, diesen VTS-Dienst benutzen und die Regeln des VTS-Dienstes einhalten;
- b) Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren oder deren Bestimmungshafen ein Hafen eines Mitgliedstaats ist, bei der Einfahrt in das Anwendungsgebiet eines auf den Richtlinien der IMO basierenden VTS-Dienstes außerhalb des Küstenmeeres eines Mitgliedstaats die Regeln dieses VTS-Dienstes einhalten;
- c) Schiffe, die unter der Flagge eines Drittstaats fahren und deren Bestimmungshafen kein Hafen eines Mitgliedstaats ist, bei der Einfahrt in ein VTS-Gebiet außerhalb des Küstenmeeres eines Mitgliedstaats die Regeln dieses VTS-Dienstes so weit wie möglich einhalten. Die Mitgliedstaaten sollten dem betreffenden Flaggenstaat offensichtliche schwerwiegende Verstöße gegen diese Regeln in einem VTS-Gebiet melden.

Artikel 9

Infrastrukturen für Schiffsmeldesysteme, System der Schiffswegeführung und Schiffsverkehrsdienste

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um schrittweise nach einem mit dem Zeitplan in Anhang II Abschnitt I in Einklang stehenden Zeitrahmen geeignete Ausrüstungen und Anlagen an Land für den Empfang und die Nutzung der AIS-Informationen unter Berücksichtigung der erforderlichen Reichweite für die Übermittlung der Meldungen zu beschaffen.

(2) Der Prozess des Aufbaus aller Ausrüstungen und Anlagen an Land, die für die Durchführung dieser Richtlinie erforder-

lich sind, ist bis Ende 2007 abzuschließen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die geeignete Ausrüstung für die Weiterübermittlung der Informationen an die nationalen Systeme der Mitgliedstaaten und ihren Austausch zwischen diesen Systemen spätestens ein Jahr danach betriebsbereit ist.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die mit der Überwachung der Befolgung der VTS-Dienste und der Systeme der Schiffswegeführung beauftragten Küstenstationen über genügend und angemessen qualifiziertes Personal, geeignete Kommunikationsmittel und Einrichtungen zur Überwachung von Schiffen verfügen und gemäß den einschlägigen Richtlinien der IMO arbeiten.

Artikel 10

Schiffsdatenschreiber-Systeme

(1) Die Mitgliedstaaten überwachen und ergreifen alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen, ein Schiffsdatenschreiber-(VDR)-System entsprechend den in Anhang II Abschnitt II enthaltenen Bestimmungen mitführen. Die gegebenenfalls gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr⁽¹⁾ zugelassenen Ausnahmen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge verlieren ihre Gültigkeit am 5. August 2002.

(2) Die mit einem VDR-System aufgezeichneten Daten werden im Falle einer Untersuchung nach einem Unfall in Gewässern, in denen ein Mitgliedstaat Hoheitsbefugnisse hat, dem betroffenen Mitgliedstaat zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Daten bei der Untersuchung genutzt und ordnungsgemäß analysiert werden. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der Untersuchung so bald wie möglich nach deren Abschluss veröffentlicht werden.

Artikel 11

Untersuchung von Unfällen

Unbeschadet des Artikels 12 der Richtlinie 1999/35/EG halten die Mitgliedstaaten bei der Untersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses im Zusammenhang mit einem unter diese Richtlinie fallenden Schiff für die Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See die Bestimmungen des IMO-Codes ein. Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See, an denen unter ihrer Flagge fahrende Schiffe beteiligt sind, zusammen.

⁽¹⁾ ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1.

TITEL II

**MELDUNG VON GEFÄHRLICHEN ODER
UMWELTSCHÄDLICHEN GÜTERN AN BORD VON SCHIFFEN
(GEFAHRGUT)**

Artikel 12

Pflichten des Verladers

Gefährliche oder umweltschädliche Güter können in einem Hafen eines Mitgliedstaats nur dann zur Beförderung angeliefert oder an Bord eines Schiffes — unabhängig von dessen Größe — verladen werden, wenn der Kapitän oder der Betreiber eine Erklärung erhalten hat, in der die Informationen nach Anhang I Nummer 2 enthalten sind.

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

Artikel 13

**Meldung von an Bord beförderten gefährlichen oder
umweltschädlichen Gütern**

(1) Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines gefährlichen oder umweltschädlichen Güter befördernden Schiffes übermittelt unabhängig von der Größe des Schiffes beim Verlassen eines Hafens eines Mitgliedstaats spätestens zum Zeitpunkt des Auslaufens der durch diesen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen.

(2) Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines gefährlichen oder umweltschädlichen Güter befördernden Schiffes, das von einem außerhalb der Gemeinschaft gelegenen Hafen kommt und einen Hafen eines Mitgliedstaats anläuft oder in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats ankern muss, übermittelt unabhängig von der Größe des Schiffes die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, in dem der erste Bestimmungshafen oder Ankerplatz liegt, und zwar spätestens beim Verlassen des Verladehafens oder sobald der Bestimmungshafen oder der Ankerplatz bekannt ist, falls diese Angaben bei der Abfahrt nicht verfügbar sind.

(3) Die Mitgliedstaaten können ein Verfahren einrichten, nach dem der Betreiber, der Agent oder der Kapitän eines durch die Absätze 1 und 2 erfassten Schiffes der Hafenbehörde des in der Gemeinschaft gelegenen Abfahrts- bzw. Bestimmungshafens die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen übermitteln kann.

Dieses Verfahren muss der zuständigen Behörde im Bedarfsfall jederzeit den Zugang zu den in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen garantieren. Zu diesem Zweck bewahrt die betroffene Hafenbehörde die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen ausreichend lange auf, um diese

bei einem Vorkommnis oder Unfall auf See nutzen zu können. Die Hafenbehörde ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um die genannten Informationen der zuständigen Behörde auf deren Anfrage 24 Stunden am Tag unverzüglich auf elektronischem Wege übermitteln zu können.

(4) Der Betreiber, der Agent oder der Kapitän des Schiffes übermittelt der Hafenbehörde oder der zuständigen Behörde die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Ladungsinformationen.

Diese Informationen sind — soweit durchführbar — auf elektronischem Wege zu übermitteln. Bei dem elektronischen Datenaustausch sind die Syntax und die Verfahren gemäß Anhang III anzuwenden.

Artikel 14

Elektronischer Datenaustausch unter den Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um die Verknüpfung und Interoperabilität der zur Verarbeitung der in Anhang I aufgeführten Informationen genutzten nationalen Systeme sicherzustellen.

Die zur Anwendung des Absatzes 1 eingerichteten Kommunikationssysteme müssen folgende Merkmale aufweisen:

- a) Der Datenaustausch muss auf elektronischem Wege erfolgen und den Empfang sowie die Verarbeitung von gemäß Artikel 13 übermittelten Nachrichten gestatten;
- b) das System muss die Übermittlung von Informationen 24 Stunden am Tag ermöglichen;
- c) jeder Mitgliedstaat muss in der Lage sein, die Informationen über das Schiff und die an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter auf Anfrage der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats unverzüglich zu übermitteln.

Artikel 15

Ausnahmen

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

- a) Das die genannten Liniendienste betreibende Unternehmen erstellt und aktualisiert laufend eine Liste der betreffenden Schiffe und übermittelt diese an die zuständige Behörde;
- b) für jede Reise werden die in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Informationen zur Verfügung der zuständigen Behörde auf deren Anfrage hin bereitgehalten. Das Unternehmen hat eine interne Regelung zu treffen, die es 24 Stunden am Tag gestattet, die genannten Informationen in elektronischer Form gemäß Artikel 13 Absatz 4 der zuständigen Behörde auf deren Anfrage hin unverzüglich zu übermitteln.

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

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

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Aufstellung der Unternehmen und Schiffe mit in Anwendung dieses Artikels erteilten Ausnahmegenehmigungen sowie jede Aktualisierung dieser Aufstellung.

TITEL III

ÜBERWACHUNG VON RISIKOSCHIFFEN UND MAßNAHMEN BEI VORKOMMNISSEN UND UNFÄLLEN AUF SEE

Artikel 16

Übermittlung von Informationen über bestimmte Schiffe

(1) Schiffe, die den nachfolgend aufgeführten Kriterien entsprechen, werden als ein potenzielles Risiko für die Seeschifffahrt oder eine Bedrohung für die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder die Umwelt betrachtet:

- a) Schiffe, die während ihrer Reise
 - an Vorkommnissen oder Unfällen auf See gemäß Artikel 17 beteiligt waren oder
 - die durch diese Richtlinie vorgeschriebenen Mitteilungs- und Meldepflichten verletzt haben oder
 - die geltenden Regeln von unter der Verantwortung eines Mitgliedstaats eingerichteten Systemen der Schiffswegeföhrung und VTS-Diensten verletzt haben;
- b) Schiffe, denen nachgewiesen werden kann oder gegen die der Verdacht besteht, dass sie in Gewässern, in denen ein Mitgliedstaat Hoheitsbefugnisse ausübt, absichtlich Öl abgelassen oder andere Verstöße gegen das MARPOL-Übereinkommen begangen haben;
- c) Schiffe, denen der Zugang zu Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft verweigert wurde oder über die durch einen Mitgliedstaat ein Bericht oder eine Meldung gemäß Anhang

I Nummer 1 der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat ⁽¹⁾ erstattet wurde.

(2) Küstenstationen, die sachdienliche Informationen über in Absatz 1 aufgeführte Schiffe besitzen, übermitteln diese an die betroffenen Küstenstationen in anderen an der vorgesehenen Reiseroute des Schiffes gelegenen Mitgliedstaaten.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die an sie nach Absatz 2 übermittelten Informationen den entsprechenden Hafenbehörden und/oder einer anderen vom Mitgliedstaat benannten Behörde übermittelt werden. Unbeschadet jeder Verpflichtung bezüglich der Hafenstaatkontrolle führen die Mitgliedstaaten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten auf eigene Initiative oder auf Antrag eines anderen Mitgliedstaats geeignete Inspektionen oder Überprüfungen in ihren Häfen durch. Sie unterrichten alle betroffenen Mitgliedstaaten von den Ergebnissen der von ihnen ergriffenen Maßnahmen.

Artikel 17

Meldung von Vorkommnissen und Unfällen auf See

(1) Unbeschadet des internationalen Rechts überwachen und ergreifen die Mitgliedstaaten zur Verhinderung oder Verringerung von bedeutenden Risiken für die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder die Umwelt alle angemessenen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Kapitän eines innerhalb ihrer Such- und Rettungszone/ausschließlichen Wirtschaftszone oder eines äquivalenten Gebiets fahrenden Schiffes der für das betreffende geografische Gebiet zuständigen Küstenstation folgende Vorfälle sofort meldet:

- a) alle Vorkommnisse oder Unfälle, die die Sicherheit des Schiffes gefährden, wie Kollision, Auflaufen, Havarie, Ausfälle oder Pannen, Überflutung oder Verrutschen der Ladung, alle Defekte des Rumpfes oder das Versagen von Verbänden;
- b) alle Vorkommnisse oder Unfälle, die die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen können, wie Ausfälle der Manövrierfähigkeit oder Fahrtüchtigkeit des Schiffes, alle Mängel an den Antriebssystemen oder den Steueranlagen, den Stromerzeugungsanlagen, den Navigations- und den Kommunikationsgeräten;
- c) jede Situation, die zu einer Verschmutzung der Gewässer oder der Küstenzone eines Mitgliedstaats führen könnte, wie das Einleiten oder die Gefahr des Einleitens von umweltschädlichen Erzeugnissen in die See;
- d) alle auf See treibende Schlämme von umweltschädlichen Stoffen, Container oder Stückgüter, die beobachtet werden.

⁽¹⁾ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 17).

(2) Die gemäß Absatz 1 übermittelte Meldung muss mindestens die Identität des Schiffes, seine Position, den Abfahrthafen, den Bestimmungshafen und die Adresse enthalten, unter der Informationen über die an Bord befindlichen gefährlichen und umweltschädlichen Güter erhältlich sind, wie auch die Anzahl von Personen an Bord, die Einzelheiten des Ereignisses und alle einschlägigen in der Entschlüsselung A.851(20) der IMO genannten Informationen.

Artikel 18

Maßnahmen im Falle außergewöhnlich schlechter Wetterbedingungen

(1) Sind die von den Mitgliedstaaten benannten zuständigen Behörden wegen außergewöhnlich schlechter See oder Wetterbedingungen der Auffassung, dass ein erhebliches Verschmutzungsrisiko für ihr See- oder Küstengebiet oder für das See- oder Küstengebiet anderer Staaten oder Gefahr für Menschenleben besteht,

- a) sollten sie soweit möglich den Kapitän eines Schiffes, das sich in dem betreffenden Hafengebiet befindet und in den Hafen einlaufen oder aus ihm auslaufen will, umfassend über die See und Wetterbedingungen sowie gegebenenfalls und soweit möglich über die Gefahren informieren, die sich daraus für sein Schiff, die Ladung, die Besatzung und die Fahrgäste ergeben können;
- b) können sie unbeschadet der Pflicht, Schiffen in Seenot beizustehen, gemäß Artikel 20 sonstige geeignete Maßnahmen jeglicher Art ergreifen, die auch eine Empfehlung oder ein Verbot entweder für ein bestimmtes Schiff oder für alle Schiffe umfassen können, in den Hafen in den betroffenen Gebieten einzulaufen oder aus ihm auszulaufen, bis festgestellt wird, dass keine Gefahr mehr für Menschen und/oder die Umwelt besteht;
- c) ergreifen sie geeignete Maßnahmen, um das Bunkern auf See in ihren Hoheitsgewässern soweit wie möglich zu beschränken oder nötigenfalls zu verbieten.

(2) Der Kapitän unterrichtet das Unternehmen von den geeigneten Maßnahmen oder Empfehlungen gemäß Absatz 1. Die Maßnahmen oder Empfehlungen präjudizieren jedoch nicht die Entscheidung, die der Kapitän nach seinem fachlichen Urteil nach Maßgabe des SOLAS-Übereinkommens trifft. Entspricht die Entscheidung des Kapitäns nicht den Maßnahmen gemäß Absatz 1, so muss dieser seine Entscheidung gegenüber den zuständigen Behörden begründen.

(3) Die geeigneten Maßnahmen oder Empfehlungen nach Absatz 1 stützen sich auf den Seewetterbericht eines qualifizierten, von dem Mitgliedstaat anerkannten Wetterdienstes.

Artikel 19

Maßnahmen bei Vorkommnissen oder Unfällen auf See

(1) Im Falle von Vorkommnissen oder Unfällen auf See, wie in Artikel 17 aufgeführt, ergreifen die Mitgliedstaaten, soweit

erforderlich, alle geeigneten Maßnahmen im Einklang mit dem internationalen Recht, um die Seeverkehrssicherheit, die Sicherheit von Personen oder den Schutz der Meeres- und Küstenumwelt zu gewährleisten.

In Anhang IV ist die nicht abschließende Liste von Maßnahmen aufgeführt, die die Mitgliedstaaten in Anwendung dieses Artikels ergreifen können.

(2) Der Betreiber, der Kapitän des Schiffes und der Eigentümer der an Bord befindlichen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter müssen im Einklang mit den nationalen und internationalen Rechtsvorschriften mit den zuständigen einzelstaatlichen Behörden auf Aufforderung uneingeschränkt zusammenarbeiten, um die Folgen eines Vorkommnisses oder Unfalls auf See möglichst gering zu halten.

(3) Der Kapitän eines Schiffes, für das die Bestimmungen des ISM-Codes gelten, informiert nach Maßgabe dieses Codes das Unternehmen über alle in Artikel 17 Absatz 1 genannten Vorkommnisse oder Unfälle auf See. Das Unternehmen tritt, sobald es Kenntnis von einer solchen Sachlage erhält, mit der zuständigen Küstenstation in Kontakt und stellt sich ihr, falls erforderlich, zur Verfügung.

Artikel 20

Notliegeplätze

Die Mitgliedstaaten erstellen nach Konsultierung der betroffenen Parteien unter Berücksichtigung der einschlägigen Richtlinien der IMO Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Seenot in Gewässern, in denen sie Hoheitsbefugnisse haben. Diese Pläne umfassen die erforderlichen Vorkehrungen und Verfahren und berücksichtigen operationelle und umweltbedingte Sachzwänge, damit sichergestellt werden kann, dass Schiffe in Seenot vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde unverzüglich einen Notliegeplatz anlaufen können. Hält der Mitgliedstaat dies für notwendig und durchführbar, so umfassen diese Pläne auch Vorkehrungen für die Bereitstellung entsprechender Mittel und Einrichtungen für Hilfe, Bergung und ein Eingreifen bei Verschmutzung.

Die Pläne für die Aufnahme von Schiffen in Seenot werden auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission bis zum 5. Februar 2004 über die von ihnen in Anwendung des Absatzes 1 getroffenen Maßnahmen.

Artikel 21

Unterrichtung der Betroffenen

(1) Erforderlichenfalls gibt die zuständige Küstenstation des betroffenen Mitgliedstaats alle gemäß Artikel 17 Absatz 1 gemeldeten Vorkommnisse oder Unfälle in allen betroffenen Sektoren über Funk bekannt und informiert über die Anwesenheit jedes Schiffes, das eine Bedrohung für die Sicherheit der Seeschifffahrt, die Sicherheit von Personen oder die Umwelt darstellt.

(2) Die zuständigen Behörden, denen gemäß den Artikeln 13 und 17 gemeldete Informationen vorliegen, treffen geeignete Maßnahmen, um die genannten Informationen jederzeit weitergeben zu können, wenn die zuständige Behörde eines anderen Mitgliedstaats aus Sicherheitsgründen darum ersucht.

(3) Ein Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörden gemäß dieser Richtlinie oder auf andere Weise von Umständen unterrichtet werden, die für einen anderen Mitgliedstaat eine Gefährdung bestimmter Schifffahrtsgebiete und Küstenzonen verursachen oder vergrößern könnten, trifft geeignete Maßnahmen, um jeden betroffenen Mitgliedstaat baldmöglichst darüber in Kenntnis zu setzen und mit ihm über geplante Aktionen zu beraten. Gegebenenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten zusammen, um die Vorgehensweisen bei einer gemeinsamen Aktion miteinander abzustimmen.

Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, damit die Meldungen, die die Schiffe ihm gemäß Artikel 17 zu übermitteln haben, vollständig genutzt werden.

TITEL IV

FLANKIERENDE MASSNAHMEN

Artikel 22

Benennung und Veröffentlichung einer Liste von zuständigen Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die Hafenbehörden und Küstenstationen, denen die in dieser Richtlinie vorgesehenen Meldungen zu übermitteln sind.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsbranche in geeigneter Form, insbesondere durch nautische Bekanntmachungen, über die gemäß Absatz 1 benannten Behörden und Stationen, gegebenenfalls auch über das geografische Gebiet, für das sie zuständig sind, und über die Verfahren für die Übermittlung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Informationen unterrichtet und regelmäßig auf dem Laufenden gehalten wird.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Aufstellung der gemäß Absatz 1 benannten Behörden und Stationen und die vorgenommenen Aktualisierungen.

Artikel 23

Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission

Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten zur Verwirklichung folgender Ziele zusammen:

a) bestmögliche Nutzung von gemäß dieser Richtlinie gemeldeten Informationen, einschließlich des Aufbaus geeigneter

Telematikverbindungen zwischen Küstenstationen und Hafenbehörden zum Austausch von Daten über Schiffsbewegungen, Voraussagen über das Eintreffen von Schiffen in den Häfen sowie Informationen über ihre Ladung;

b) Ausbau und Verbesserung der Effizienz von Telematikverbindungen zwischen den Küstenstationen der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Kenntnis des Verkehrsgeschehens und der Überwachung von Schiffen auf der Durchfahrt sowie nach Möglichkeit Harmonisierung und Vereinfachung der von fahrenden Schiffen angeforderten Meldungen;

c) Erweiterung des Einzugsbereichs und/oder Aktualisierung des gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr im Hinblick auf eine verbesserte Identifizierung und Überwachung von Schiffen. Zu diesem Zweck arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammen, um bei Bedarf verbindliche Schiffsmeldesysteme, obligatorische Schiffsverkehrsdienste und geeignete Systeme der Schiffswegeführung einzuführen, die der IMO zur Genehmigung unterbreitet werden sollen;

d) gegebenenfalls Erstellung von konzertierten Plänen für die Aufnahme von Schiffen in Seenot.

Artikel 24

Vertraulichkeit der Informationen

Die Mitgliedstaaten ergreifen nach Maßgabe ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften die erforderlichen Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der ihnen gemäß dieser Richtlinie übermittelten Informationen zu gewährleisten.

Artikel 25

Kontrolle der Durchführung dieser Richtlinie und Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten führen regelmäßige Kontrollen und andere Maßnahmen durch, die erforderlich sind, um das Funktionieren der für die Zwecke dieser Richtlinie eingerichteten Telematiksysteme an Land und insbesondere ihre Fähigkeit, 24 Stunden täglich gemäß den Artikeln 13 und 15 übermittelte Informationen unverzüglich zu empfangen und zu senden, zu überprüfen.

(2) Die Mitgliedstaaten legen ein System von Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle notwendigen Maßnahmen, um deren Anwendung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(3) Die Mitgliedstaaten informieren unverzüglich den Flaggenstaat und jeden anderen betroffenen Staat über die Maßnahmen, die sie gemäß den Artikeln 16 und 19 sowie gemäß Absatz 2 dieses Artikels gegen Schiffe unter anderer Flagge als der des betreffenden Mitgliedstaats ergreifen.

(4) Stellt ein Mitgliedstaat bei einem Vorkommnis oder einem Unfall auf See gemäß Artikel 19 fest, dass das Unternehmen nicht in der Lage war, eine Verbindung mit dem Schiff oder mit den betroffenen Küstenstationen herzustellen oder aufrechtzuerhalten, so unterrichtet er darüber den Staat, der das ISM-Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und das zugehörige Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausgestellt hat oder in dessen Namen sie ausgestellt wurden.

Deutet die Schwere des Ausfalls auf einen erheblichen Konformitätsmangel in der Funktionsweise des Sicherheitsmanagementsystems eines in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmens hin, so ergreift der Mitgliedstaat, der dem Schiff das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausgestellt hat, sofort die erforderlichen Maßnahmen gegenüber dem betroffenen Unternehmen im Hinblick auf die Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und des zugehörigen Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen.

Artikel 26

Evaluierung

(1) Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission bis zum 5. Februar 2007 über die Fortschritte bei der Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere der Artikel 9, 10, 18, 20, 22, 23 und 25. Sie berichten der Kommission bis zum 31. Dezember 2009 über die vollständige Durchführung dieser Richtlinie.

(2) Auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Berichte berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat jeweils sechs Monate später über die Durchführung dieser Richtlinie. In ihrem Bericht stellt die Kommission fest, ob und inwieweit die Bestimmungen dieser Richtlinie, wie sie von den Mitgliedstaaten durchgeführt werden, dazu beitragen, die Sicherheit und Effizienz des Seeverkehrs zu erhöhen und Umweltverschmutzungen durch Schiffe zu verhüten.

(3) Die Kommission prüft die Notwendigkeit und Durchführbarkeit von Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene, einschließlich angemessener Auflagen in Bezug auf Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheiten, um den Ausgleich von Kosten und Schäden, die aus der Aufnahme von Schiffen in Seenot entstanden sind, zu erleichtern.

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat bis zum 5. Februar 2007 über die Ergebnisse dieser Prüfung.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 27

Änderungsverfahren

(1) Die Begriffsbestimmungen in Artikel 3, die Verweise auf Rechtsakte der Gemeinschaft und der IMO sowie die Anhänge können gemäß dem Verfahren des Artikels 28 Absatz 2 geändert werden, um sie an das Gemeinschaftsrecht oder an das internationale Recht anzupassen, das angenommen oder geändert worden oder in Kraft getreten ist, soweit mit diesen Änderungen der Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

(2) Ferner können die Anhänge I, III und IV gemäß dem Verfahren des Artikels 28 Absatz 2 anhand der mit dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen geändert werden, soweit mit diesen Änderungen der Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht ausgeweitet wird.

Artikel 28

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

- (3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 29

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 5. Februar 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

Artikel 30

Die Richtlinie 93/75/EWG wird zum 5. Februar 2004 aufgehoben.

Artikel 31

Geschehen zu Luxemburg am 27. Juni 2002.

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

Artikel 32

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments**Der Präsident*

P. COX

*Im Namen des Rates**Der Präsident*

M. ARIAS CAÑETE

ANHANG I

LISTE DER ZU ÜBERMITTELNDEN INFORMATIONEN

1. Nach Artikel 4 zu übermittelnde Informationen — Allgemeine Informationen

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);
- b) Bestimmungshafen;
- c) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen;
- d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

2. Zu übermittelnde Informationen gemäß Artikel 12 — Ladungsinformationen

- a) Genaue technische Bezeichnung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter, gegebenenfalls von den Vereinten Nationen zugeteilte UNO-Nummern, nach IMDG-, IBC- und IGC-Codes bestimmte IMO-Gefahrgutklasse und gegebenenfalls die für INF-Fracht erforderliche Kategorie des Schiffes im Sinne der Regel VII/14.2, die Mengen an solchen Gütern sowie, falls sie in anderen Beförderungseinheiten als Tanks befördert werden, deren Identifikationsnummern;
- b) Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind.

3. Zu übermittelnde Informationen gemäß Artikel 13**A. Allgemeine Informationen**

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);
- b) Bestimmungshafen;
- c) Für Schiffe, die einen in einem Mitgliedstaat gelegenen Hafen verlassen: voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus dem Abfahrtschafen oder von der Lotsenstation entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde und voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen;
- d) Für Schiffe, die von einem außerhalb der Gemeinschaft gelegenen Hafen kommen und einen in einem Mitgliedstaat gelegenen Hafen anlaufen: voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde;
- e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

B. Ladungsinformationen

- a) Genaue technische Bezeichnung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter, gegebenenfalls von den Vereinten Nationen zugeteilte UNO-Nummern, nach IMDG-, IBC- und IGC-Codes bestimmte IMO-Gefahrgutklasse und gegebenenfalls Kategorie des Schiffes im Sinne des INF-Codes, die Mengen an solchen Gütern und ihr Aufbewahrungsort an Bord sowie, falls sie in anderen Beförderungseinheiten als Tanks befördert werden, deren Identifikationsnummer;
- b) Bestätigung des Vorhandenseins einer Aufstellung, eines Verzeichnisses oder eines Lageplans in geeigneter Form zur Angabe der an Bord der Schiffe geladenen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter im Einzelnen oder ihres Aufbewahrungsorts im Schiff;
- c) Adresse, unter der detaillierte Information über die Ladung erhältlich sind.

4. Informationen gemäß Artikel 5

- A. Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);
- B. Datum und Zeitpunkt;

- C oder D. Angabe der Position in Breiten- und Längengraden oder tatsächliche Peilung und Entfernung von einer klar identifizierten Landmarke in Seemeilen;
 - E. Kurs;
 - F. Geschwindigkeit;
 - I. Bestimmungshafen und voraussichtliche Ankunftszeit;
 - P. Ladung, und bei Vorhandensein von Gefahrgut an Bord, Menge und IMO-Gefahrgutklasse;
 - T. Adresse zur Übermittlung von Auskünften über die Ladung;
 - W. Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen;
 - X. Verschiedenes:
 - für Schiffe, die mehr als 5 000 t Bunkertreibstoff mitführen, Merkmale und geschätzte Menge des Bunkertreibstoffs;
 - Navigationsstatus.
5. Der Kapitän des Schiffes informiert unverzüglich die betroffene zuständige Behörde oder Hafenbehörde über jede Änderung der gemäß diesem Anhang gemeldeten Informationen.
-

ANHANG II

VORSCHRIFTEN FÜR BORDAUSRÜSTUNGEN

I. Automatische Identifizierungssysteme (AIS)

1. Am 1. Juli 2002 oder nach diesem Datum gebaute Schiffe

Am 1. Juli 2002 oder nach diesem Datum gebaute Fahrgastschiffe aller Abmessungen und alle Schiffe ab 300 BRZ, die einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft anlaufen, unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6.

2. Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Schiffe

Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Fahrgastschiffe aller Abmessungen und alle Schiffe über 300 BRZ, die einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft anlaufen, unterliegen der Mitführungspflicht gemäß Artikel 6 nach folgendem Zeitplan:

- a) Fahrgastschiffe: spätestens ab 1. Juli 2003;
- b) Tankschiffe: spätestens bei der ersten Inspektion der Sicherheitsausrüstung nach dem 1. Juli 2003;
- c) andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 50 000 BRZ oder mehr, spätestens bis zum 1. Juli 2004;
- d) andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 10 000 BRZ oder mehr, aber weniger als 50 000 BRZ, spätestens bis zum 1. Juli 2005 oder, in Bezug auf Schiffe auf Auslandsfahrt, jeder frühere Zeitpunkt, der im Rahmen der IMO festgelegt wird;
- e) andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 3 000 BRZ oder mehr, aber weniger als 10 000 BRZ, spätestens bis zum 1. Juli 2006 oder, in Bezug auf Schiffe auf Auslandsfahrt, jeder frühere Zeitpunkt, der im Rahmen der IMO festgelegt wird;
- f) andere Schiffe als Fahrgast- oder Tankschiffe, mit 300 BRZ oder mehr, aber weniger als 3 000 BRZ, spätestens bis zum 1. Juli 2007 oder, in Bezug auf Schiffe auf Auslandsfahrt, jeder frühere Zeitpunkt, der im Rahmen der IMO festgelegt wird.

Die Mitgliedstaaten können im Binnenverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe unter 300 BRZ von der Anwendung der in diesem Anhang vorgesehenen Pflichten in Bezug auf AIS ausnehmen.

II. Schiffsdatenschreibersysteme (VDR-Systeme)

1. Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatenschreibersystem entsprechend den Betriebsnormen der IMO-Entschließung A.861(20) sowie den durch Norm Nr. 61996 der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) festgelegten Testnormen ausgerüstet sein, sobald sie einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft anlaufen:

- a) am 1. Juli 2002 oder nach diesem Zeitpunkt gebaute Fahrgastschiffe spätestens zum 5. August 2002,
- b) vor dem 1. Juli 2002 gebaute Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiffe spätestens bei der ersten Inspektion am 1. Juli 2002 oder nach diesem Zeitpunkt,
- c) vor dem 1. Juli 2002 gebaute andere Schiffe als Roll-on-/Roll-off-Fahrgastschiffe spätestens am 1. Januar 2004,
- d) am 1. Juli 2002 oder nach diesem Zeitpunkt gebaute andere Schiffe als Fahrgastschiffe mit 3 000 oder mehr BRZ spätestens zum 5. August 2002.

2. Vor dem 1. Juli 2002 gebaute Schiffe folgender Kategorien müssen mit einem Schiffsdatenschreibersystem entsprechend den einschlägigen IMO-Normen ausgerüstet sein, sobald sie einen Hafen in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft anlaufen:
 - a) Frachtschiffe, mit 20 000 BRZ oder mehr, spätestens ab dem von der IMO festgelegten Datum oder, sofern die IMO keinen Beschluss fasst, spätestens ab dem 1. Januar 2007,
 - b) Frachtschiffe, mit 3 000 BRZ oder mehr, jedoch weniger als 20 000 BRZ, spätestens ab dem von der IMO festgelegten Datum oder, sofern die IMO keinen Beschluss fasst, spätestens ab dem 1. Januar 2008.
3. Die Mitgliedstaaten können nur im Binnenverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe in anderen Seegebieten als denen, die unter Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ⁽¹⁾ fallen, von den Pflichten in Bezug auf Schiffsdatenschreiber nach der vorliegenden Richtlinie ausnehmen.

⁽¹⁾ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.

ANHANG III

ELEKTRONISCHE NACHRICHTEN

1. Die Mitgliedstaaten entwickeln die erforderliche Infrastruktur für die Übermittlung, den Empfang und die Konvertierung von Daten zwischen Systemen, die über das Internet oder X.400 laufen und eine XML- oder EDIFACT-Syntax verwenden, und sorgen für deren Instandhaltung.
2. In Absprache mit den Mitgliedstaaten arbeitet die Kommission ein „Interface Control Document“ aus, in dem die Merkmale der verschiedenen Systeme in Bezug auf die Nachrichtengestaltung, die Nachrichtenfunktionen und die Beziehung zwischen den Nachrichten beschrieben werden, und hält es auf dem neuesten Stand. Der Zeitpunkt der Übermittlung der Nachrichten und die Leistungskapazität sowie die Datenaustausch-Protokolle und -Parameter werden im Einzelnen dargestellt. Im „Interface Control Document“ wird ferner der Dateninhalt der erforderlichen Nachrichtenfunktionen festgelegt und diese Nachrichten werden beschrieben.
3. Diese Verfahren und diese Infrastruktur sollten soweit möglich Verpflichtungen zur Berichterstattung und zum Informationsaustausch umfassen, die sich aus anderen Richtlinien wie der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ⁽¹⁾ ergeben.

⁽¹⁾ ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.

ANHANG IV

Maßnahmen, die den Mitgliedstaaten im Falle einer Gefahr für die Seeverkehrssicherheit oder die Umwelt zur Verfügung stehen

(in Anwendung von Artikel 19 Absatz 1)

Wenn infolge eines ein Schiff betreffenden Vorkommnisses oder von Umständen der in Artikel 17 beschriebenen Art die zuständige Behörde des betroffenen Mitgliedstaates im Rahmen des internationalen Rechts zu der Auffassung gelangt, dass es notwendig ist, eine schwere und unmittelbare Gefahr, die für seine Küste oder die damit verwandten Interessen sowie die Sicherheit anderer Schiffe, der Besatzungen, Fahrgäste oder von Personen an Land droht, abzuwenden, zu mildern oder zu beseitigen oder die Meeresumwelt zu schützen, kann diese Behörde unter anderem

- a) die Bewegungen des Schiffes beschränken oder ihm eine bestimmte Fahrtroute auferlegen. Diese Anforderung berührt nicht die Verantwortung des Kapitäns für die Sicherheit bei der Führung seines Schiffes;
 - b) den Kapitän des Schiffes offiziell warnen, damit er die Gefährdung der Umwelt oder der Seeverkehrssicherheit abstellt;
 - c) ein Bewertungskommando an Bord absetzen, das die Gefahr einschätzt, den Kapitän bei der Bereinigung der Lage unterstützt und die zuständige Küstenstation auf dem Laufenden hält;
 - d) im Falle einer unmittelbar drohenden Gefahr den Kapitän anweisen, einen Notliegeplatz anzulaufen, oder das Lotsen oder Abschleppen des Schiffes anordnen.
-