



Brüssel, den 7. Juni 2016  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
2016/0172 (COD)

---

---

9965/16  
ADD 1

MAR 162  
CODEC 848

## VORSCHLAG

---

|                |  |
|----------------|--|
| Absender:      | Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission |
| Eingangsdatum: | 7. Juni 2016   |
| Empfänger:     | Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union                  |

---

|                |   |
|----------------|---|
| Nr. Komm.dok.: | COM(2016) 371 final - ANNEXES 1 to 4  |
| Betr.:         | ANHÄNGE zur RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates |

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2016) 371 final - ANNEXES 1 to 4.

---

Anl.: COM(2016) 371 final - ANNEXES 1 to 4



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 6.6.2016  
COM(2016) 371 final

ANNEXES 1 to 4

## ANHÄNGE

zur

### **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates**

*ANHANG I*  
**BESONDERE ANFORDERUNGEN AN SCHIFFE IM LINIENVERKEHR**

(gemäß Artikel 3 und Artikel 5)

Zu überprüfen ist, ob

1. der Kapitän vor Fahrtantritt angemessen unterrichtet wird über die Verfügbarkeit landgestützter Streckenführungssysteme und sonstiger Informationssysteme, die ihm die sichere Abwicklung der Fahrt gestatten, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu fahren beginnt, und dass er die von den Mitgliedstaaten eingerichteten Streckenführungs- und Informationssysteme nutzt;
2. die einschlägigen Bestimmungen der Absätze 2 und 6 des Rundschreibens MSC/Cir. 699 vom 17. Juli 1995 (Überarbeitete Richtlinien für Sicherheitsanweisungen an Fahrgäste) angewandt werden;
3. an einem leicht zugänglichen Ort eine Übersicht über die Arbeitszeiten an Bord ausgehängt wird, die Auskunft gibt über
  - (a) den Dienstplan auf See und im Hafen und
  - (b) die vorgeschriebene Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit des Wachpersonals;
4. der Kapitän nicht daran gehindert wird, eine Entscheidung zu treffen, die nach dem fachlichen Urteil des Kapitäns für eine sichere Schiffsführung und einen sicheren Schiffsbetrieb erforderlich ist, insbesondere in schwerem Wetter und bei grober See;
5. der Kapitän alle mit der Schiffsführung zusammenhängenden Tätigkeiten und Vorkommnisse aufzeichnet, die für die Sicherheit der Seefahrt von Bedeutung sind;
6. jedwede Beschädigung oder ständige Verformung der Außenhauptpforten oder der zugehörigen Außenhauptbeplattung, durch die die Sicherheit des Fahrgastschiffs oder Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte, und jedwede Mängel bei den Sicherungsvorrichtungen dieser Pforten umgehend der Verwaltung sowohl des Flaggenstaats als auch des Hafenstaats mitgeteilt und unverzüglich zu deren Zufriedenheit behoben werden;
7. vor der Abfahrt des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs ein aktueller Reisewegplan vorliegt. Bei der Ausarbeitung des Reisewegplans sind die in der Entschließung A.893(21) der IMO-Versammlung vom 25. November 1999 enthaltenen Leitlinien für die Reisewegplanung voll zu berücksichtigen;
8. den Fahrgästen allgemeine Informationen über die für ältere und behinderte Personen vorgesehenen Dienste und Hilfsmaßnahmen in einem Format zur Verfügung gestellt werden, das auch für Personen mit Sehschwäche geeignet ist.

*ANHANG 2*  
**VERFAHREN FÜR ÜBERPRÜFUNGEN**

(gemäß Artikel 3 und Artikel 5)

1. Mit den Überprüfungen muss sichergestellt werden, dass die von einem Flaggenstaat oder für ihn aufgestellten vorgeschriebenen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Bau, Unterteilung und Stabilität, Maschinenanlagen und elektrische Anlagen, Ladung, Stabilität, Brandschutz, maximale Fahrgastzahl, Rettungsmittel und Beförderung gefährlicher Güter, Funk- und Navigationsausrüstung, erfüllt werden. Die Überprüfungen umfassen deshalb folgende Maßnahmen:
  - Ingangsetzen des Notstromaggregats;
  - Überprüfung der Notbeleuchtung;
  - Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;
  - Prüfung der Rundspruchanlage;
  - Brandschutzübung, einschließlich einer Demonstration, dass die Besatzungsmitglieder mit dem Einsatz der Brandschutzausrüstung gut vertraut sind;
  - Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;
  - Prüfung der Fernabschaltvorrichtung der Brennstoffversorgung für die Kessel, die Haupt- und die Hilfsmaschinen sowie die Belüftung;
  - Prüfung der Fernschließvorrichtungen und der lokalen Schließvorrichtungen für Feuerklappen;
  - Prüfung der Feuermelde- und Alarmsysteme;
  - Prüfung des einwandfreien Schließens der Feuertüren;
  - Betrieb der Bilgenlumpen;
  - Schließen wasserdichter Schottentüren sowohl vor Ort als auch mit Hilfe der Fernschließvorrichtung;
  - Demonstration, dass die Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellung mit dem Lecksicherheitsplan gut vertraut sind;
  - Herablassen mindestens eines Bereitschaftsboots und eines Rettungsboots in das Wasser, Ingangsetzen und Prüfen des Antriebs- und Rudersystems und Wiederaufnahme aus dem Wasser in die Staustellung;

- Überprüfen der Übereinstimmung sämtlicher Rettungs- und Bereitschaftsboote mit dem Bestandsverzeichnis;
  - Prüfung der Haupt- und der Hilfsruderanlage des Schiffs oder Fahrzeugs.
2. Die Überprüfungen umfassen eine Kontrolle des an Bord vorgesehenen Systems für die planmäßige Instandhaltung.
3. Bei den Überprüfungen ist besonders darauf zu achten, dass die Besatzungsmitglieder mit den nachstehenden Vorschriften und Verfahren vertraut sind und diese wirksam anwenden können: Sicherheits-, Notfall-, Instandhaltungs-, Arbeits- und Fahrgastsicherheitsvorschriften, Vorschriften für die Brücke sowie für die Handhabung von Ladung und Fahrzeugen. Es ist zu prüfen, ob die Besatzung in der Lage ist, in der gemeinsamen, im Logbuch des Schiffes angegebenen Sprache Befehle und Anweisungen zu verstehen und gegebenenfalls zu erteilen sowie Rückmeldung zu erstatten. Die Nachweise darüber, dass die Besatzungsmitglieder eine Sonderausbildung abgeschlossen haben, sind insbesondere im Hinblick auf die nachstehenden Bereiche zu prüfen:
- Führung von Menschenmengen;
  - Vertrautheit mit den Notfallsystemen;
  - Sicherheitstraining für Besatzungsmitglieder, die Fahrgästen in einer Notsituation, insbesondere älteren und behinderten Personen, in den Fahrgasträumen direkte Hilfe leisten;
  - Krisenmanagement und Ausbildung für den Umgang mit Menschen in Notsituationen.

Bei der Überprüfung ist ferner der Frage nachzugehen, ob die Dienstzeiten, insbesondere für das Wachpersonal, zu einer übermäßigen Ermüdung führen.

4. Die Befähigungsnachweise von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, müssen den Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> entsprechen.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33).

ANHANG 3  
**VERFAHREN FÜR ÜBERPRÜFUNGEN WÄHREND EINES  
LINIENVERKEHRSDIENSTES**

(gemäß Artikel 5)

1. *Fahrgastangaben*

Zu überprüfen ist, mit welchen Maßnahmen sichergestellt wurde, dass die Anzahl der Fahrgäste, für die das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug (im Folgenden das „Schiff“) zugelassen ist, nicht überschritten wird, ob das Mittel zur Registrierung von Fahrgastangaben der Richtlinie 98/41/EG des Rates<sup>2</sup> entspricht, wie die Informationen über die Gesamtzahl der Fahrgäste dem Kapitän mitgeteilt werden und wie Fahrgäste, die eine Hin- und Rückfahrt machen, ohne dabei an Land zu gehen, in die Gesamtzahl der Fahrgäste der Rückfahrt einbezogen werden.

2. *Angaben zur Ladung und Stabilität*

Zu überprüfen ist, ob – soweit geboten – zuverlässige Tiefgangsanzeiger vorhanden und in Gebrauch sind, ob Maßnahmen getroffen werden, damit das Schiff nicht überladen wird und die jeweilige Schottenladelinie nicht unter Wasser liegt, ob die Bewertung von Ladung und Stabilität vorschriftsmäßig durchgeführt wird, ob Lastkraftwagen und andere Ladungen, falls erforderlich, gewogen werden und die Zahlen dem Schiff zur Bewertung von Ladung und Stabilität mitgeteilt werden und ob Leckdienstpläne ständig ausgehängt und der Schiffsleitung die Hefte mit den Ergebnissen des Leckdienstes übermittelt werden.

3. *Seetüchtigkeit*

Zu überprüfen ist, mit welchem Verfahren sichergestellt wird, dass das Schiff, bevor es den Liegeplatz verlässt, seetüchtig ist, wobei dieses auch ein Meldeverfahren umfassen sollte, mit dem bestätigt wird, dass alle wasser- und wetterdichten Außenhauttüren geschlossen sind, ob alle Türen des Fahrzeugdecks geschlossen sind, bevor das Schiff den Liegeplatz verlässt, oder nur so lange offen bleiben, bis das Bugvisier geschlossen werden kann, ob die Vorkehrungen für das Schließen der Bug-, Heck- und Seitentüren getroffen wurden, ob Signallampen und Kamera-Überwachungssysteme betriebsbereit sind, um den Zustand der Türen auf der Kommandobrücke anzuzeigen. Schwierigkeiten mit dem Betrieb der Signallampen, insbesondere den Schaltern an den Türen, sollten festgestellt und mitgeteilt werden.

4. *Sicherheitsdurchsagen*

Zu überprüfen ist die Form der routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen, das Anbringen von Anweisungen und Empfehlungen für den Notfall in der (den) erforderlichen Sprache(n), ob die routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen bei Antritt

---

<sup>2</sup> Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

der Reise erfolgen und in allen öffentlichen Räumen, einschließlich der offenen Decks, die den Fahrgästen zugänglich sind, hörbar sind.

5. *Tagebucheinträge*

Zu überprüfen ist, ob das Tagebuch Einträge über das Schließen der wasserdichten und wetterfesten Bug-, Heck- und Seitentüren sowie über praktische Übungen für die wasserdichten Schottentüren und Tests der Rudermaschine enthält, ob auch Angaben über Tiefgang, Freibord und Stabilität und die gemeinsame Arbeitssprache der Besatzung enthalten sind.

6. *Gefährliche Güter*

Zu überprüfen ist, ob Ladungen mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern den einschlägigen Vorschriften entsprechend befördert werden, eine Erklärung betreffend die gefährlichen und umweltschädlichen Güter zusammen mit dem Frachtbrief oder dem Lageplan vorliegt, damit deren Standort an Bord erkennbar ist, ob die Beförderung dieser Ladung auf Fahrgastschiffen zulässig ist und die gefährlichen und umweltschädlichen Güter vorschriftsmäßig gekennzeichnet, etikettiert, verstaut, gesichert und getrennt befördert werden.

Fahrzeuge, die gefährliche und umweltschädliche Güter befördern, müssen vorschriftsmäßig gekennzeichnet und gesichert werden. Bei der Beförderung gefährlicher und umweltschädlicher Güter muss eine Kopie des Frachtbriefs oder des Ladeplans an Land verfügbar sein. Dem Kapitän müssen die Notifizierungsanforderungen der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> sowie die Not- und Erste-Hilfe-Maßnahmen im Fall eines Unfalls mit gefährlichen oder meeresverschmutzenden Gütern bekannt sein. Die Belüftungsanlagen der Fahrzeugdecks müssen jederzeit in Betrieb sein und verstärkt eingesetzt werden, wenn die Fahrzeugmotoren laufen. Auf der Kommandobrücke muss angezeigt werden, dass die Belüftungsanlage des Fahrzeugdecks in Betrieb ist.

7. *Sicherung von Lastkraftwagen*

Zu überprüfen ist, wie Lastkraftwagen gesichert sind, z. B. ob mit Hilfe von Blockverstaueung oder Einzellaschung, ob ausreichende Stützpunkte vorhanden sind, welche Vorkehrungen für die Sicherung von LKW für tatsächliche oder erwartete ungünstige Wetterverhältnisse getroffen wurden, wie gegebenenfalls Busse und Motorräder gesichert wurden, ob das Schiff über ein Handbuch für die Ladungssicherung verfügt.

8. *Fahrzeugdecks*

Zu überprüfen ist, ob Spezialladungs- und Ro-Ro-Laderäume ständig durch einen Wachdienst oder ein Kamera-Überwachungssystem kontrolliert werden, so dass die Bewegung der Fahrzeuge bei ungünstigen Wetterverhältnissen oder das Betreten dieser Räume durch Unbefugte beobachtet werden kann, ob Feuertüren und

---

<sup>3</sup> 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 (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

Eingänge geschlossen und Hinweise für die Fahrgäste angebracht sind, wonach das Betreten der Fahrzeugdecks untersagt ist, während das Schiff auf See ist.

9. *Verschließen der wasserdichten Türen*

Zu überprüfen ist, ob die Betriebsvorschriften für die wasserdichten Schottentüren eingehalten und die erforderlichen praktischen Übungen durchgeführt werden, ob das Kontrollsystem der Kommandobrücke für die wasserdichten Türen, falls möglich, auf „vor Ort“-Überwachung eingestellt ist, ob die Türen bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und in gefährlichen Situationen geschlossen gehalten werden und ob die Besatzung ordnungsgemäß über den Betrieb der Türen unterrichtet wird und sich der Gefahr eines Missbrauchs bewusst ist.

10. *Feuerronden*

Es sollte sichergestellt werden, dass ein wirksamer Feuerwachdienst unterhalten wird, so dass ein Ausbruch von Feuer umgehend festgestellt werden kann. Dies sollte auch für Spezialräume, in denen weder eine Feuermeldeanlage noch ein Alarmsystem installiert ist, gelten, so dass diese Räume gemäß Nummer 8 regelmäßig durch Wachgänge überprüft werden können.

11. *Verständigung im Notfall*

Zu überprüfen ist, ob es in Übereinstimmung mit dem Mannschaftsverzeichnis eine ausreichende Zahl von Besatzungsmitgliedern gibt, die den Fahrgästen im Notfall Hilfe leisten können, und diese jederzeit erkannt werden und sich mit den Fahrgästen verständigen können. Hierbei ist ein angemessenes Zusammenspiel der nachstehenden Faktoren zu berücksichtigen:

- (a) die Sprache(n) der Fahrgäste, die auf einer bestimmten Strecke am stärksten vertreten ist (sind);
- (b) die Wahrscheinlichkeit, dass die Fähigkeit, Anweisungen in einem elementaren Englisch erteilen zu können, eine Verständigung mit den Fahrgästen ermöglicht, die Hilfe benötigen, unabhängig davon, ob Fahrgast und Besatzungsmitglied die gleiche Sprache sprechen;
- (c) die Möglichkeit, während eines Notfalls auf eine andere Kommunikationsform zurückgreifen zu müssen (z. B. Vorführung, Handzeichen oder Hinweis auf die Örtlichkeiten, an denen sich die Sicherheitsanweisungen, Musterstationen, Rettungsgeräte oder Notausgänge befinden, falls eine verbale Verständigung unmöglich sein sollte);
- (d) der Umfang, in dem die Fahrgäste in ihrer Muttersprache oder anderen Sprachen vollständige Sicherheitsanweisungen erhalten haben;
- (e) die Sprachen, in denen die Notfalldurchsagen während eines Notfalls oder einer Notfallübung erfolgen können, um den Fahrgästen sachkundige Anleitungen zu geben und den Besatzungsmitgliedern die Hilfeleistung zu erleichtern.

12. *Gemeinsame Arbeitssprache der Besatzungsmitglieder*



Zu überprüfen ist, ob eine Arbeitssprache festgelegt wurde, um ein effizientes Vorgehen der Besatzung in Sicherheitsfragen zu gewährleisten, und ob diese Arbeitssprache im Logbuch eingetragen wurde.

13. *Sicherheitsausrüstung*

Zu überprüfen ist, ob die Rettungsmittel und Brandschutzausrüstung, einschließlich der Feuertüren und sonstiger baulicher Brandschutzvorkehrungen, die leicht besichtigt werden können, instand gehalten werden, ob die Brandschutzpläne ständig ausgehängt sind oder den Schiffsoffizieren gleichwertige Informationen in Buchform zur Verfügung gestellt werden, ob die Schwimmwesten vorschriftsmäßig verstaut und die Stauplätze für Kinderschwimmwesten leicht erkennbar sind, ob gewährleistet ist, dass der Betrieb der Feuermeldeanlagen, Notschließvorrichtungen, Sturmventile usw. nicht durch die Ladung der auf den Fahrzeugdecks stehenden Fahrzeuge behindert wird.

14. *Navigations- und Funkausrüstung*

Zu überprüfen ist, ob die Navigations- und Funkausrüstung, einschließlich der Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB), betriebsbereit sind.

15. *Zusätzliche Notbeleuchtung*

Zu prüfen ist, ob – falls vorgeschrieben – ein zusätzliches Notbeleuchtungssystem eingebaut wurde und ob ein Mängelverzeichnis geführt wird.

16. *Fluchtwege*

Zu überprüfen ist, ob die Fluchtwege entsprechend den geltenden Vorschriften gekennzeichnet sind und ob deren Beleuchtung durch die Haupt- und die Notstromquelle gewährleistet ist, welche Maßnahmen getroffen wurden, um die Fluchtwege von Fahrzeugen freizuhalten, wenn sie das Fahrzeugdeck queren oder durch dieses verlaufen, ob die Notausgänge freigehalten werden und ob dies insbesondere auf die Notausgänge des Duty Free Shops zutrifft, die erfahrungsgemäß durch Waren versperrt werden.

17. *Fahrtenberichtsheft*

Zu überprüfen ist, ob der Kapitän und die ranghöchsten Offiziere Zweitschriften des Fahrtenberichtsheftes erhalten und weitere Kopien für die Besatzung verfügbar sind sowie ob Prüflisten vorliegen, um das Schiff seeklar zu machen und auch sonstige Vorgänge zu prüfen.

18. *Sauberkeit des Maschinenraums*

Zu überprüfen ist, ob der Maschinenraum im Zusammenhang mit den Instandhaltungsverfahren sauber gehalten wird.

19. *Abfallentsorgung*

Zu überprüfen ist, ob zufriedenstellende Vorkehrungen für die Behandlung und Entsorgung von Abfällen getroffen wurden.

20. *Planmäßige Instandhaltung*

Alle Unternehmen sollten über besondere Vorschriften für die planmäßige Instandhaltung aller sicherheitsrelevanten Bereiche verfügen. Hierzu zählen die Bug-, Heck- und Seitentüren einschließlich der jeweiligen Schließvorrichtungen, aber auch die Instandhaltung des Maschinenraums und die Sicherheitsausrüstung. Es sollten Pläne für eine regelmäßige Prüfung aller Bereiche vorliegen, um die Sicherheit auf höchstem Niveau zu halten. Es sollten Verfahren für die Aufzeichnung von Mängeln und zur Bestätigung der vorschriftsmäßigen Behebung dieser Mängel bestehen, so dass der Kapitän und die an Land innerhalb der Unternehmensleitung benannte Person von diesen Mängeln in Kenntnis gesetzt werden und ihnen deren Behebung innerhalb einer festgelegten Zeitspanne mitgeteilt wird. Die regelmäßige Überprüfung der Betriebsfähigkeit der Schließvorrichtungen an den inneren und äußeren Bugtüren sollte die Signallampen, die Überwachungsanlagen und Speigatte in den Räumen zwischen dem Bugvisier und der Innentür, insbesondere den Verschlussmechanismus und die zugehörigen Hydrauliksysteme, umfassen.

21. *Durchführung der Reise*

Während der Reise sollte geprüft werden, ob die Fahrgastzahl die zulässige Höchstzahl überschreitet. Dabei sollte auch die Verfügbarkeit von Sitzplätzen und das Blockieren von Durchgängen, Treppen und Notausgängen durch Gepäck und Fahrgäste geprüft werden, für die es keine Sitzplätze mehr gibt. Es sollte ferner geprüft werden, ob das Fahrzeugdeck vor Reiseantritt von den Fahrgästen geräumt wurde und ob diese bis kurz vor dem Festmachen keinen Zugang zum Fahrzeugdeck haben.

*Anhang 4*  
**ENTSPRECHUNGSTABELLE**

| <b>Richtlinie 1999/35/EG</b>                            | <b>Neue Richtlinie</b>                              |
|---|---|
| Artikel 1   | --  |
| Artikel 2 Buchstaben a, b, d, e, f, g, h, j, m, n, o, r | Artikel 2 Absätze 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 |
| Artikel 2 Buchstaben c, i, k, l, p, q, s                | --  |
| Artikel 3   | Artikel 1   |
| Artikel 4   | --  |
| Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a                          | Artikel 3   |
| Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2             | --  |
| Artikel 6   | Artikel 3   |
| Artikel 7   | Artikel 4   |
| Artikel 8 Absatz 1                                      | Artikel 5 Absatz 1                                  |
| Artikel 8 Absatz 2                                      | Artikel 5 Absatz 3                                  |
| Artikel 8 Absatz 3                                      | Artikel 9 Absatz 1                                  |
| Artikel 9   | Artikel 6   |
| Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a, b, c                  | Artikel 7   |
| Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d                         | --  |
| Artikel 10 Absatz 2                                     | Artikel 7   |
| Artikel 10 Absatz 3                                     | Artikel 8   |
| Artikel 10 Absatz 4                                     | --  |
| Artikel 11 Absätze 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8                  | --  |
| Artikel 11 Absatz 6                                     | Artikel 6 Absatz 1                                  |
| Artikel 13 Absätze 1, 2, 4, 5                           | --  |
| Artikel 13 Absatz 3                                     | Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 10                   |
| Artikel 14  | --  |
| Artikel 15  | --  |
| Artikel 16  | --  |
| Artikel 17  | Artikel 12  |
| Artikel 18  | Artikel 11  |
| Artikel 19  | Artikel 17  |
| Artikel 20  | Artikel 16  |
| Artikel 21  | Artikel 18  |
| Artikel 22  | Artikel 19  |
| Anhang I  | Anhang I  |
| Anhang II   |   |

