



Brüssel, den 14. November 2016
(OR. en)

14362/16

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

MAR 285
CODEC 1646

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 13847/16 MAR 278 CODEC 1557

Nr. Komm.dok.: 9965/16 MAR 162 CODEC 848 + ADD 1

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge 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
– Allgemeine Ausrichtung

KONTEXT UND INHALT DES VORSCHLAGS

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 7. Juni 2016 den oben genannten Vorschlag übermittelt.
2. Dieser Vorschlag ist Teil einer umfassenderen Überprüfung der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe, die im Einklang mit einem von der Kommission durchgeführten "Fitness-Check" erfolgt.¹

¹ "REFIT – Kurskorrektur: EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe – Fitness-Check", Dok. 13230/15 + ADD 1 und 2.

3. Die Kommission schlägt vor, die Richtlinie 1999/35/EG des Rates² zu ersetzen, um die bestehenden Anforderungen an die Besichtigung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu aktualisieren, zu präzisieren und zu vereinfachen und gleichzeitig das Sicherheitsniveau und die Hauptdurchführungsmechanismen aufrechtzuerhalten.
4. Der Vorschlag der Kommission zielt im Wesentlichen darauf ab,
 - den Geltungsbereich der Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats oder zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen in einem Drittstaat zu beschränken, wenn die Flagge des Schiffes mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt;
 - diverse überflüssige Begriffsbestimmungen und Bezeichnungen wie beispielsweise "Fahrgast", "Aufnahmestaat", "Auslandfahrten" und "Ausnahmezeugnis" aufzuheben und den Verweis auf die Untersuchung von Seeunfällen zu streichen, die nunmehr Gegenstand der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ist;
 - ein System von Überprüfungen einzuführen, die auf das Schiff (und weniger auf das Unternehmen) bezogen und vor Aufnahme eines Linienverkehrsdienstes durchzuführen sind;
 - vorzuschreiben, dass in den Geltungsbereich der Richtlinie fallende Schiffe in einem bestimmten Abstand zweimal pro Jahr zu überprüfen sind, wobei eine der Überprüfungen im Betrieb während eines Linienverkehrsdienstes stattfinden muss;
 - vorzusehen, dass die Mitgliedstaaten die Überprüfung mit einer Flaggenstaat-Besichtigung kombinieren können, die bei jedem Schiff jährlich durchzuführen ist;
 - die Bestimmungen betreffend Überprüfungsberichte, Auslaufverbote, Widerspruch, Kosten sowie die Überprüfungsdatenbank und Sanktionen mit denen der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlament und des Rates³ in Einklang zu bringen;

² 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 (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1).

³ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

- die Richtlinie mit den Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union hinsichtlich der Ausübung der Befugnisse der Kommission in Bezug auf delegierte Rechtsakte in Einklang zu bringen;
- die Richtlinie 2009/16/EG zu ändern, damit Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge weiterhin in demselben Umfang und mit derselben Häufigkeit überprüft werden.

BERATUNGEN IM RAT

5. Die Kommission hat die Überarbeitung der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe auf der Tagung des Rates (Verkehr) vom 7. Juni 2016 mündlich erläutert.
6. Nach einer ersten Vorstellung des Vorschlags durch die Kommission im Juli 2016 hat die Gruppe "Seeverkehr" im September 2016 mit der Prüfung des Vorschlags begonnen.
7. Die Gruppe "Seeverkehr" hat Einigung über mehrere Änderungen am Kommissionsvorschlag erzielt, von denen Folgende zu nennen sind:
 - Weitere Klarstellung des Geltungsbereichs, und eine terminologische Anpassung in der englischen Sprachfassung ("*ro-ro passenger ships*" anstelle von "*ro-ro ferries*"), um den international etablierten Begriff zu verwenden;
 - Änderungen in den Begriffsbestimmungen für "Seegebiete" und "Unternehmen";
 - Präzisierung des Zeitfensters für die jährlich durchzuführenden Überprüfungen;
 - Änderung der Bestimmungen über delegierte Rechtsakte, einschließlich einer Befristung der Befugnisübertragung an die Kommission;
 - Ausdehnung der Umsetzungsfrist auf 36 Monate und Möglichkeit für Mitgliedstaaten ohne Seehäfen, von der Verpflichtung zur Umsetzung der Richtlinie befreit zu werden.

8. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat am 11. November 2016 den Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung geprüft, die noch verbleibenden Vorbehalte und die Erklärungen der Delegationen zur Kenntnis genommen und beschlossen, den Text dem Rat zur Annahme zu übermitteln.
9. Es sei angemerkt, dass dem Vorschlag keine Folgenabschätzung beigelegt war. Allerdings wurde der REFIT-Bericht der Kommission in der Sitzung der Gruppe "Seeverkehr" im Oktober 2015 vorgestellt und erörtert. Darüber hinaus waren dem Kommissionsvorschlag ein Durchführungsplan und eine Übersicht über die Vereinfachungsvorschläge beigelegt⁴.

ARBEITEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT

10. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 27. Juni 2016 Herrn Dominique Riquet (ALDE-Frankreich) als Berichterstatter benannt.

NOCH VERBLEIBENDE VORBEHALTE

11. Es bestehen weiterhin Parlamentsvorbehalte Dänemarks und des Vereinigten Königreichs zu dem Vorschlag.
12. Die Kommission erhält vorerst in Erwartung der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung einen allgemeinen Vorbehalt zu allen Änderungen ihres Vorschlags aufrecht.
13. Ferner hat die Kommission einen Vorbehalt zu der Möglichkeit, dass Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben und die nachweisen können, dass der Anteil der von dieser Richtlinie erfassten Schiffe an der Gesamtzahl der einzelnen Fahrzeuge, die ihre Flusshäfen in den drei vorangegangenen Jahren jährlich angelaufen haben, weniger als 5 % beträgt, von der Verpflichtung zur Umsetzung der Richtlinie befreit werden können, da dies über eine auf geografischen Kriterien beruhende Umsetzungsbefreiung hinausgeht.

FAZIT

14. Der Rat wird gebeten, den in der Anlage enthaltenen Text zu prüfen, damit er auf seiner Tagung am 1. Dezember 2016 eine allgemeine Ausrichtung zu dem Text festlegen kann.

⁴ Dok. 9965/16 ADD 2 und 3.

2016/0172 (COD)

Vorschlag für eine

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ ABl. C vom , S. .

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die EU-Rechtsvorschriften über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC) im Linienverkehr stammen aus dem Jahr 1999. Nunmehr gilt es, den Fortschritten bei der Umsetzung des Hafenstaatkontrollsystems gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² sowie den Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle Rechnung zu tragen.
- (2) Die Eignungsprüfung³ im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) hat ergeben, dass der Rechtsrahmen der Union für die Sicherheit von Fahrgastschiffen zu einem einheitlichen Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe in der Union geführt hat. Sie ergab außerdem, dass sich die Fahrgastsicherheitsbestimmungen der Union im Laufe der Zeit als Reaktion auf unterschiedliche Erfordernisse und Gegebenheiten entwickelt haben und infolgedessen ein gewisses Maß an Überschneidung und Redundanz besteht, das gestrafft und vereinfacht werden kann und sollte, um den Verwaltungsaufwand der Schiffseigner zu verringern und die Anstrengungen der Seeschifffahrtsbehörden der Mitgliedstaaten zu rationalisieren.
- (3) Die meisten Mitgliedstaaten kombinieren bereits nach Möglichkeit verbindliche Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit anderen Arten von Besichtigungen und Überprüfungen, insbesondere Flaggenstaat-Besichtigungen und Hafenstaatkontrollen. Um den Überprüfungsaufwand weiter zu verringern und den Zeitraum, in dem das Schiff wirtschaftlich genutzt werden kann, zu maximieren, sollten Schiffe, die der Hafenstaatkontrolle unterliegen, in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG übergehen, während der Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats oder zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen in einem Drittstaat beschränkt werden sollte, wenn die Flagge des Schiffes mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt.

² Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

³ COM(2015) 508.

- (4) Der Begriff "Aufnahmestaat" wurde durch die Richtlinie 1999/35/EG des Rates⁴ eingeführt, um die Zusammenarbeit mit Drittstaaten vor der EU-Erweiterung 2004 zu erleichtern. Dieser Begriff wurde für nicht mehr relevant erachtet und sollte daher gestrichen werden.
- (5) Gemäß der Richtlinie 1999/35/EG mussten die Aufnahmestaaten innerhalb jedes Zwölfmonatszeitraums eine gezielte Besichtigung und eine Besichtigung während eines Linienverkehrsdienstes durchführen. Eigentlich sollte durch diese Vorschrift gewährleistet werden, dass zwischen den beiden Besichtigungen ein gewisser zeitlicher Abstand besteht, doch stellte sich bei der REFIT-Prüfung heraus, dass dies nicht immer der Fall ist. Um diese Anforderung eindeutiger zu formulieren und ein einheitliches Sicherheitsniveau zu gewährleisten, sollte klargestellt werden, dass die beiden jährlichen Inspektionen bei in Betrieb befindlichen Schiffen in regelmäßigen Abständen von ca. sechs Monaten stattzufinden zu haben.
- (6) In der Richtlinie 1999/35/EG wird anstatt "Überprüfungen" der Ausdruck "Besichtigungen" verwendet. Diese Bezeichnung ist in internationalen Übereinkommen gebräuchlich und bezeichnet darin die Verpflichtung der Flaggenstaaten, die Übereinstimmung der Schiffe mit den internationalen Normen zu überwachen und gegebenenfalls Zeugnisse auszustellen oder zu verlängern. Allerdings ist das besondere Überprüfungssystem für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und HSC im Linienverkehr nicht mit einer Besichtigung gleichzusetzen, und auch die entsprechenden Überprüfungsformulare stellen keine Seetüchtigkeitszeugnisse dar und können nicht als solche angesehen werden. Deshalb sollte der Begriff "Besichtigung" durch "Überprüfung" ersetzt werden, wenn es sich um spezifische Besichtigungen nach der geltenden Richtlinie 1999/35/EG handelt.

⁴ 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 (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1).

- (7) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten übertragen werden, mit denen Änderungen an internationalen Übereinkommen gegebenenfalls vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen und die technischen Anforderungen aktualisiert werden. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (8) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte geändert werden, damit Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge weiterhin in demselben Umfang und mit derselben Häufigkeit überprüft werden. Besondere Bestimmungen in Bezug auf Überprüfungen und Kontrollen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, die der Hafenstaatkontrolle unterliegen, sollten deshalb in die Richtlinie 2009/16/EG übertragen werden.
- (9) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen planmäßigen Kontrollzyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission die Durchführung dieser Richtlinie bis spätestens [sieben Jahre nach dem Datum gemäß Artikel 17 Absatz 1 Unterabsatz 2] bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (9a) Für einen Mitgliedstaat, der keine Seehäfen in seinem Hoheitsgebiet hat, wäre es eine unverhältnismäßige und unnötige Verpflichtung, wenn er die Richtlinie umsetzen müsste.
- (10) Im Interesse der rechtlichen Klarheit und Einheitlichkeit sowie angesichts der Anzahl der betreffenden Änderungen sollte die Richtlinie 1999/35/EG aufgehoben und die Richtlinie 2009/16/EG entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge
- a) im Linienverkehr zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen in einem Drittstaat, wenn die Flagge des Schiffes mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt, oder
 - b) auf Inlandfahrten im Linienverkehr in Seegebieten, in denen Schiffe der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ eingesetzt werden dürfen.
- (1a) Sie gilt nicht für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die unter die Richtlinie 2009/16/EG fallen.
- (2) Die Mitgliedstaaten können diese Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anwenden, die auf Inlandfahrten im Linienverkehr in anderen als in Absatz 1 Buchstabe b genannten Seegebieten eingesetzt werden.

⁵ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. "Ro-Ro-Fahrgastschiff": ein Schiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
2. "Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug": ein Schiff im Sinne von Regel X des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der jeweils geltenden Fassung, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
3. "SOLAS-Übereinkommen von 1974": das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 zusammen mit allen Protokollen und Änderungen in der jeweils geltenden Fassung;
4. "Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge": der in der Entschließung MSC 36 (63) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 20. Mai 1994 enthaltene Internationale Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder der in der IMO-Entschließung MSC.97(73) vom Dezember 2000 enthaltene Internationale Code 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000) in der jeweils geltenden Fassung;
- 4a. "HSSC": die IMO-Leitlinien "Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification" in ihrer jeweils aktuellsten Fassung;
5. "Linienverkehr": eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
 - a) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
 - b) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;
6. "Seegebiet": ein in einer nach Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG erstellten Liste aufgeführtes Seegebiet bzw. ein darin aufgeführter Seeweg;

7. "Zeugnisse":
- a) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Auslandfahrt die gemäß dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 oder dem Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den beigefügten einschlägigen Unterlagen über die Schiffsaurüstung;
 - b) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Inlandfahrt die gemäß der Richtlinie 2009/45/EG ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den beigefügten einschlägigen Unterlagen über die Schiffsaurüstung;
8. "Verwaltung des Flaggenstaats": die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu führen berechtigt ist;
9. "Inlandfahrt": eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;
11. "Unternehmen": die Organisation oder Person, die zugestimmt hat, alle durch den Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, oder in Fällen, in denen Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens keine Anwendung findet, der Eigner des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs oder eine sonstige Organisation oder Person (wie z. B. der Geschäftsführer oder der Bareboat-Charterer), die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs übernommen hat;
12. "Überprüfer": eine Person, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß zur Durchführung von Überprüfungen gemäß dieser Richtlinie ermächtigt wurde und dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist und die in Anhang XI der Richtlinie 2009/16/EG genannten Mindestkriterien erfüllt.

Artikel 3
Vorab-Überprüfung

- (1) Bevor ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den Betrieb eines Linienverkehrs im Sinne dieser Richtlinie aufnimmt, führen die Mitgliedstaaten eine Vorab-Überprüfung durch, die Folgendes umfasst:
 - a) eine Prüfung der Einhaltung der Vorschriften in Anhang I;
 - b) eine Überprüfung gemäß Anhang II, um sich zu vergewissern, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt.
- (2) [...]
- (3) Die Vorab-Überprüfung wird von einem Überprüfer durchgeführt.
- (4) Auf Aufforderung eines Mitgliedstaats weisen die Unternehmen im Voraus – jedoch nicht früher als einen Monat vor der Vorab-Überprüfung – nach, dass die Anforderungen des Anhangs I erfüllt sind.

Artikel 4

Ausnahmen von der Pflicht zur Durchführung der Vorab-Überprüfung

- (-1) Im Falle der Vorab-Überprüfung kann ein Mitgliedstaat Ausnahmen für bestimmte Anforderungen oder Verfahren der Anhänge I und II in Bezug auf eine in den vorangegangenen sechs Monaten durchgeführten jährlichen Flaggenstaat-Besichtigung oder eine Überprüfung vorsehen, bei der die einschlägigen Verfahren und Leitlinien für Besichtigungen gemäß dem HSSC oder demselben Ziel dienende Verfahren angewendet wurden. Der Mitgliedstaat übermittelt die betreffenden Informationen an die Überprüfungsdatenbank im Einklang mit Artikel 10.
- (1) Soll ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in einem anderen Linienverkehr eingesetzt werden, so berücksichtigt der Mitgliedstaat vorangegangene Überprüfungen und Besichtigungen, denen das betreffende Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in Bezug auf den Betrieb in einem früheren Linienverkehr im Sinne dieser Richtlinie unterzogen wurde. Falls diese vorangegangenen Überprüfungen und Besichtigungen zur Zufriedenheit des Mitgliedstaats ausgefallen und für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind, müssen die in Artikel 3 Absatz 1 genannten Überprüfungen nicht durchgeführt werden, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den neuen Linienverkehrsdienst aufnimmt.
- (2) Hinsichtlich der Relevanz der vorangegangenen Überprüfungen und Besichtigungen für die neuen Betriebsbedingungen können die Mitgliedstaaten auf Antrag eines Unternehmens vorab ihre Zustimmung geben.
- (3) Falls aufgrund unvorhergesehener Umstände rasch ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug als Ersatz eingesetzt werden muss, um einen unterbrechungsfreien Dienst sicherzustellen, und Absatz 1 nicht zur Anwendung kommt, kann der Mitgliedstaat gestatten, dass das Fahrgastschiff oder das Fahrzeug den Betrieb aufnimmt, sofern
- sich bei einer Sichtprüfung und einer Prüfung der Unterlagen keine Bedenken ergeben, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb nicht erfüllt, und
 - der Mitgliedstaat innerhalb eines Monats die Vorab-Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 durchführt.

Artikel 5

Regelmäßige Überprüfungen

- (1) Die Mitgliedstaaten führen innerhalb eines Zwölfmonatszeitraums jeweils folgende Überprüfungen durch:
- a) eine Überprüfung gemäß Anhang II und
 - b) eine Überprüfung während eines Linienverkehrsdienstes, die mindestens vier Monate, jedoch nicht später als acht Monate nach der unter Buchstabe a genannten Überprüfung stattfindet. Diese Überprüfung erstreckt sich auf die in Anhang III aufgeführten Punkte sowie auf eine nach dem fachlichen Urteil des Überprüfers ausreichende Anzahl der in den Anhängen I und II aufgeführten Punkte, um zu gewährleisten, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug weiterhin alle notwendigen Anforderungen für einen sicheren Betrieb erfüllt.

Eine Vorab-Überprüfung gemäß Artikel 3 gilt als Überprüfung für die Zwecke des Buchstabens a.

- (2) Nach Ermessen des Mitgliedstaats kann die in Absatz 1 Buchstabe a vorgesehene Überprüfung gleichzeitig oder in Verbindung mit der jährlichen Flaggenstaat-Besichtigung durchgeführt werden, bei der die einschlägigen Verfahren und Leitlinien für Besichtigungen gemäß dem HSSC oder demselben Ziel dienende Verfahren angewendet werden.
- (3) Nach größeren Reparaturen, Umbauten oder Veränderungen des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs sowie nach einem Wechsel der Geschäftsführung oder der Klasse führen die Mitgliedstaaten eine Überprüfung gemäß Anhang II durch. Bei einem Wechsel der Geschäftsführung oder der Klasse kann der Mitgliedstaat nach Berücksichtigung der zuvor für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug durchgeführten Überprüfungen und unter der Voraussetzung, dass der sichere Betrieb des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrzeugs durch diesen Wechsel nicht beeinträchtigt wird, das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrzeug von der in diesem Absatz vorgeschriebenen Überprüfung freistellen.

Artikel 6

Überprüfungsmeldung und -bericht

- (1) Nach jeder entsprechend dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfung erstellt der Überprüfer einen Überprüfungsbericht gemäß Anhang IX der Richtlinie 2009/16/EG.
- (2) Die in dem Bericht enthaltenen Informationen werden an die in Artikel 10 vorgesehene Überprüfungsdatenbank übermittelt. Der Kapitän erhält ebenfalls eine Abschrift des Überprüfungsberichts.

Artikel 7

Mängelbeseitigung, Auslaufverbot und Aussetzung der Überprüfung

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Behebung aller Mängel, die bei einer entsprechend dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfung bestätigt oder festgestellt werden.
- (2) Bei Mängeln, die eine eindeutige Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit oder eine unmittelbare Gefahr für das Leben, das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, seine Besatzung und seine Fahrgäste darstellen, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug ein Auslaufverbot angeordnet wird. Der Kapitän erhält eine Abschrift der Anordnung des Auslaufverbots.
- (3) Die Anordnung des Auslaufverbots wird nicht aufgehoben, solange die Gefährdung nicht beseitigt wurde oder der Mitgliedstaat nicht festgestellt hat, dass das Schiff unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, ohne dass dies ein Risiko für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder ein Risiko für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug oder andere Schiffe darstellt.
- (4) Kann ein Mangel nach Absatz 2 nicht ohne Weiteres in dem Hafen, in dem er festgestellt oder bestätigt wurde, behoben werden, so kann der Mitgliedstaat zustimmen, dass das Schiff eine geeignete Reparaturwerft anlaufen darf, in der der Mangel ohne Weiteres behoben werden kann.

- (5) In außergewöhnlichen Fällen, in denen der Gesamtzustand des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs offensichtlich unternormig ist, kann der Mitgliedstaat die Überprüfung so lange aussetzen, bis das Unternehmen die notwendigen Maßnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug keine eindeutige Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit oder unmittelbare Gefahr für das Leben seiner Besatzung und Fahrgäste mehr darstellt oder dass es die einschlägigen Vorschriften der geltenden internationalen Übereinkommen erfüllt.
- (6) Setzt der Mitgliedstaat die Überprüfung gemäß Absatz 5 aus, so wird für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug automatisch ein Auslaufverbot angeordnet. Das Auslaufverbot wird aufgehoben, wenn die Überprüfung wiederaufgenommen und erfolgreich abgeschlossen wurde und die Bedingungen in Absatz 3 dieses Artikels und in Artikel 9 Absatz 2 erfüllt sind.
- (7) Um die Überlastung der Häfen zu vermindern, kann der Mitgliedstaat die Erlaubnis erteilen, dass ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, für das ein Auslaufverbot angeordnet wurde, in einen anderen Teil des Hafens gebracht wird, sofern dies ungefährlich ist. Das Risiko einer Überlastung des Hafens darf jedoch nicht für die Entscheidung über die Anordnung oder die Aufhebung eines Auslaufverbots von Belang sein. Die Hafenbehörden oder -stellen erleichtern die Aufnahme solcher Schiffe.

Artikel 8

Recht auf Widerspruch

- (1) Das Unternehmen hat das Recht, Widerspruch gegen die Anordnung eines Auslaufverbots durch den Mitgliedstaat einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung auf die Anordnung des Auslaufverbots, sofern nicht nach Maßgabe des nationalen Rechts einstweilige Maßnahmen erlassen werden. Die Mitgliedstaaten führen zu diesem Zweck geeignete Verfahren nach Maßgabe ihrer nationalen Rechtsvorschriften ein und behalten sie bei.
- (2) Die Behörden der Mitgliedstaaten setzen den Kapitän eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs, für das ein Auslaufverbot angeordnet wurde, über das Widerspruchsrecht und die anzuwendenden Verfahren in Kenntnis. Wird aufgrund eines Widerspruchs die Anordnung eines Auslaufverbots aufgehoben oder geändert, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in Artikel 10 vorgesehene Überprüfungsdatenbank unverzüglich entsprechend geändert wird.

Artikel 9

Kosten

- (1) Werden bei einer Überprüfung nach den Artikeln 3 und 5 Mängel bestätigt oder festgestellt, die die Anordnung eines Auslaufverbots rechtfertigen, so sind alle mit der Überprüfung verbundenen Kosten vom Unternehmen abzugelten.
- (2) Die Anordnung des Auslaufverbots wird erst dann aufgehoben, wenn die Kosten vollständig erstattet wurden oder eine ausreichende Sicherheit für die Kostenerstattung geleistet wurde.

Artikel 10

Überprüfungsdatenbank

- (1) Auf der Grundlage der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG genannten Überprüfungsdatenbankentwickelt, unterhält und aktualisiert die Kommission eine Überprüfungsdatenbank, die alle Informationen enthält, die für die Anwendung des gemäß dieser Richtlinie eingerichteten Überprüfungssystems erforderlich sind.
- (2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen, auch zu Mängeln und Anordnungen eines Auslaufverbots, an die Datenbank übermittelt werden, sobald der Überprüfungsbericht fertiggestellt bzw. das Auslaufverbot aufgehoben wurde. Bezüglich der in diesen Informationen enthaltenen Einzelangaben gelten die Bestimmungen des Anhangs XIII der Richtlinie 2009/16/EG sinngemäß.
- (3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Überprüfungsdatenbank übermittelten Informationen binnen 72 Stunden im Hinblick auf ihre Veröffentlichung validiert werden.
- (4) Die Kommission stellt sicher, dass anhand der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Überprüfungsdaten alle für die Durchführung dieser Richtlinie relevanten Daten aus der Überprüfungsdatenbank abgerufen werden können.

- (5) Die Mitgliedstaaten haben Zugang zu allen in der Überprüfungsdatenbank erfassten Informationen, die für die Anwendung des Überprüfungssystems gemäß dieser Richtlinie sowie der Richtlinie 2009/16/EG relevant sind.

Artikel 11

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen eine Sanktionsregelung für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen nationalen Rechtsvorschriften fest und ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewendet werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 12

Änderungsverfahren

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge zu erlassen, um den Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der IMO, Rechnung zu tragen und die diesbezüglichen technischen Spezifikationen im Lichte der gesammelten Erfahrungen zu verbessern.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Seeverkehrssicherheit, der Gesundheit, der Lebensbedingungen an Bord, der Arbeitsbedingungen oder der Meeresumwelt bzw. eine Unvereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr zu vermeiden, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie eine Änderung der in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nicht anzuwenden.

Artikel 13
Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem [Abl.: *Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen*] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

- (7) Delegierte Rechtsakte, durch die diese Richtlinie geändert wird, um etwaige Änderungen der internationalen Übereinkommen gemäß Artikel 12 Absatz 2 nicht anzuwenden, werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Termin für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.

Artikel 14
Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Die Richtlinie 2009/16/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 werden die folgenden Nummern 25 bis 27 angefügt:
 - "25. "Ro-Ro-Fahrgastschiff" ein Schiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
 26. "Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug" ein Schiff im Sinne von Kapitel X Regel 1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der jeweils geltenden Fassung, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
 27. "Linienverkehr" eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
 - i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
 - ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist."

2. In Artikel 3 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

"Diese Richtlinie gilt auch für Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die gemäß Artikel 14a außerhalb eines Hafens oder Ankerplatzes während eines Linienverkehrsdienstes durchgeführt werden.";

2a. Artikel 13 Spiegelstrich 1 erhält folgende Fassung:

"Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Schiffe, die gemäß Artikel 12 oder Artikel 14a für eine Überprüfung ausgewählt werden, wie folgt einer Erstüberprüfung oder einer gründlicheren Überprüfung unterzogen werden:"

3. Folgender Artikel 14a wird eingefügt:

"Artikel 14a

Überprüfung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im
Linienverkehr

- (1) Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr kommen für Überprüfungen gemäß den in Anhang [YY] aufgeführten zeitlichen Vorgaben und sonstigen Anforderungen in Betracht.
- (2) Bei der Planung der Überprüfungen eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs tragen die Mitgliedstaaten dem Betriebs- und Instandhaltungsplan des Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs gebührend Rechnung.
- (3) Wurde ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug einer Überprüfung nach Anhang [YY] unterzogen, so wird diese Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst und für die Zwecke der Artikel 10, 11 und 12 sowie für die Berechnung der Erfüllung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats berücksichtigt.
- (4) Artikel 9 Absatz 1, Artikel 11 Buchstabe a, Artikel 12 und Artikel 14 finden keine Anwendung auf die nach diesem Artikel überprüften Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr.

- (5) Die zuständige Behörde gewährleistet, dass Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die einer zusätzlichen Überprüfung nach Artikel 11 Buchstabe b unterzogen werden, gemäß Anhang I Teil II Abschnitt 3A Buchstabe c und Abschnitt 3B Buchstabe c für eine Überprüfung ausgewählt werden. Die nach diesem Absatz durchgeführten Überprüfungen berühren nicht das in Anhang [YY] Nummer 2 festgelegte Überprüfungsintervall.
- (6) Der Überprüfer der zuständigen Behörde des Hafenstaats kann zustimmen, bei der Überprüfung eines Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder eines Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs von einem Überprüfer eines anderen Hafenstaats mit Beobachterstatus begleitet zu werden. Führt das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaates, so ersucht der Hafenstaat auf Antrag einen Vertreter des Flaggenstaates, als Beobachter an der Überprüfung teilzunehmen.";
4. Artikel 15 Absatz 3 wird gestrichen;
5. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- "(1) Die Mitgliedstaaten verwehren jedem Schiff den Zugang zu seinen Häfen und Ankerplätzen, das
- die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die schwarze Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde, oder
 - die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die graue Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

Unterabsatz 1 findet keine Anwendung auf die in Artikel 21 Absatz 6 beschriebenen Fälle.

Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff den Hafen oder Ankerplatz verlassen hat, in dem es zum dritten Mal festgehalten wurde und wo eine Zugangsverweigerung ausgesprochen wurde.";

6. [...]

6a. Folgender Anhang [YY] wird der Richtlinie 2009/16/EG angefügt:

"Anhang [YY]

Überprüfung von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr

- 1.1. Vor Aufnahme des Betriebs eines unter diese Richtlinie fallenden Ro-Ro-Fahrgastschiffes oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs im Linienverkehr führen die Mitgliedstaaten eine Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie [XXXX] durch, um sicherzustellen, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt.
- 1.2. Soll ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in einem anderen Linienverkehr eingesetzt werden, so berücksichtigt der betreffende Mitgliedstaat frühere Überprüfungen, die ein Mitgliedstaat in den vorangegangenen acht Monaten bei dem betreffenden Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in Bezug auf den Betrieb in einem früheren Linienverkehr im Sinne dieser Richtlinie durchgeführt hat, sofern der Mitgliedstaat in jedem Einzelfall zu der Auffassung gelangt ist, dass diese vorangegangenen Überprüfungen für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind und dass bei diesen Überprüfungen die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt waren, sodass die unter Nummer 1.1 genannten Überprüfungen nicht durchgeführt werden müssen, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den neuen Linienverkehrsdiens aufnimmt.

- 1.3. Falls aufgrund unvorhergesehener Umstände rasch ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug als Ersatz eingesetzt werden muss, um einen unterbrechungsfreien Dienst sicherzustellen, und Nummer 1.2 nicht zur Anwendung kommt, kann der Mitgliedstaat gestatten, dass das Fahrgastschiff oder das Fahrzeug den Betrieb aufnimmt, sofern
 - a) sich bei einer Sichtprüfung und einer Prüfung der Unterlagen keine Bedenken ergeben, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb nicht erfüllt, und
 - b) der Mitgliedstaat innerhalb eines Monats die Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie [XXXX] durchführt.
2. Die Mitgliedstaaten führen einmal jährlich, jedoch frühestens vier Monate und spätestens acht Monate nach der letzten Überprüfung, Folgendes durch:
 - a) eine Überprüfung, einschließlich der Anforderungen des Anhangs II der Richtlinie [XXXX] und der Verordnung (EU) Nr. 428/2010 der Kommission, soweit geboten, und
 - b) eine Überprüfung während eines Linienverkehrsdienstes. Diese Überprüfung beinhaltet die in Anhang III der Richtlinie [XXXX] aufgeführten Punkte sowie eine nach dem fachlichen Urteil des Überprüfers ausreichende Anzahl der in den Anhängen I und II der Richtlinie [XXXX] aufgeführten Punkte, um zu gewährleisten, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug weiterhin alle notwendigen Anforderungen für einen sicheren Betrieb erfüllt.
3. Ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, bei dem keine Überprüfung gemäß Nummer 2 durchgeführt wurde, wird der Prioritätsstufe I zugeordnet.
4. Eine Überprüfung gemäß Nummer 1.1 gilt als Überprüfung für die Zwecke von Nummer 2 Buchstabe a dieses Anhangs."

Artikel 15

Aufhebung

Die Richtlinie 1999/35/EG wird aufgehoben.

Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IV.

Artikel 16

Bewertung

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [Einfügen: sieben Jahre nach dem Datum gemäß Artikel 17 Absatz 1 Unterabsatz 2] vor.

Artikel 17

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [Einfügen: 36 Monate nach Inkrafttreten] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [Einfügen: 36 Monate nach Inkrafttreten] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

- (2a) Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben und nachweisen können, dass der Anteil der von dieser Richtlinie erfassten Schiffe an der Gesamtzahl der einzelnen Fahrzeuge, die ihre Flusshäfen in den drei vorangegangenen Jahren jährlich angelaufen haben, weniger als 5 % beträgt, sind nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet.

Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben, teilen der Kommission spätestens zum Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie die Gesamtzahl der Fahrzeuge und die Zahl der Schiffe mit, die ihre Häfen während des vorstehend genannten Zeitraums von drei Jahren angelaufen haben, und unterrichten die Kommission über jede anschließende Änderung der vorstehend genannten Zahlen.

Artikel 18

Inkrafttreten

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

Artikel 19

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I DER ANLAGE

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 Außenhauptporten 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 II DER ANLAGE

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 Bilgenlenzpumpen;
- 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) [...]

(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 Schiffs 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 Befähigungs nachweise von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, müssen den Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ entsprechen.
-

¹⁰ 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 III DER ANLAGE

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 Rates¹¹ 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 Lecksicherheitspläne ständig offen aushängen und den Schiffsoffizieren Lecksicherheitshandbücher mit den entsprechenden Angaben ausgehändigt werden.

¹¹ 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).

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 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 Rates¹² 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 Blockverstauung 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, sodass die Bewegung der Fahrzeuge bei ungünstigen Wetterverhältnissen oder das Betreten dieser Räume durch Unbefugte beobachtet werden kann, ob Feuertüren und Eingänge geschlossen und Hinweise für die Fahrgäste angebracht sind, wonach das Betreten der Fahrzeugdecks untersagt ist, während das Schiff auf See ist.

¹² 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).

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 Kontrollsysteem 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 Fahrgäst 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. [...]

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.
