



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 2. Juni 2023
(OR. en)

10126/23
ADD 1

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0165(COD)

TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6

VORSCHLAG

| | |
|----------------|--|
| Absender: | Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission |
| Eingangsdatum: | 1. Juni 2023 |
| Empfänger: | Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union |
| Nr. Komm.dok.: | COM(2023) 271 final - Annexes 1 to 5 |
| Betr.: | ANHÄNGE des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle |

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 271 final - Annexes 1 to 5.

Anl.: COM(2023) 271 final - Annexes 1 to 5



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2023
COM(2023) 271 final

ANNEXES 1 to 5

ANHÄNGE

des

**Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle**

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

DE

DE

ANHANG I

,,I. Risikoprofil eines Schiffes

Das Risikoprofil eines Schiffes wird anhand einer Kombination von allgemeinen, historischen und Umweltparametern festgelegt.

1. Allgemeine Parameter

(a) Schiffstyp

Fahrgastschiffe, Tankschiffe für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffe gelten als stärker risikobehaftet.

(b) Alter des Schiffes

Mehr als 12 Jahre alte Schiffe gelten als stärker risikobehaftet.

(c) Leistung des Flaggenstaats

- i) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit hoher Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als stärker risikobehaftet.
- ii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates mit niedriger Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region fahren, gelten als weniger risikobehaftet.
- iii) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, der alle in Artikel 2 Absatz 1 aufgeführten verbindlichen IMO-Instrumente ratifiziert hat, gelten als weniger risikobehaftet. Wenn die in Artikel 10 Absatz 3 genannten Maßnahmen erlassen werden, muss der Flaggenstaat eines solchen Schifffahrts nachweisen, dass der Code für die Anwendung der verbindlichen IMO-Instrumente eingehalten wurde.
- iv) Schiffe, die unter der Flagge eines Staates fahren, der elektronische Fassungen der vorgeschriebenen Zeugnisse gemäß Anhang IV Nummern 1-XX vorgelegt hat.

(d) Anerkannte Organisationen

- i) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistung in Bezug auf die Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region niedrig oder sehr niedrig ist, gelten als stärker risikobehaftet.
- ii) Schiffe, für die Zeugnisse von anerkannten Organisationen ausgestellt wurden, deren Leistung in Bezug auf die Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region hoch ist, gelten als weniger risikobehaftet.
- iii) Schiffe, deren Zeugnisse von Organisationen ausgestellt wurden, die nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannt sind.

(e) Leistung des Unternehmens

- i) Schiffe eines Unternehmens mit niedriger oder sehr niedriger Leistung, die sich an der Mängel- und Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die

Pariser Vereinbarung fallenden Region ablesen lässt, gelten als stärker risikobehaftet.

- ii) Schiffe eines Unternehmens mit hoher Leistung, die sich an der Mängel- und Festhaltequote in der Gemeinschaft und der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region ablesen lässt, gelten als weniger risikobehaftet.

(f) Historische Parameter

- i) Schiffe, die mehr als einmal festgehalten wurden, gelten als stärker risikobehaftet.
- ii) Schiffe, die bei Überprüfungen in dem in Anhang II genannten Zeitraum eine geringere Anzahl an Mängeln aufwiesen als die in Anhang II aufgeführte, gelten als weniger risikobehaftet.
- iii) Schiffe, die in dem in Anhang II genannten Zeitraum nicht festgehalten wurden, gelten als weniger risikobehaftet.

Die Risikoparameter werden unter Verwendung einer Gewichtung, die die relative Auswirkung jedes Parameters auf das Gesamtrisiko des Schiffes widerspiegelt, miteinander kombiniert, um folgende Schiffsrisikoprofile festzulegen:

- hohes Risiko,
- Standardrisiko,
- niedriges Risiko.

Bei der Festlegung dieser Risikoprofile wird den Parametern für den Schiffstyp, die Leistung des Flaggenstaats, die Leistung der anerkannten Organisationen und die Leistung des Unternehmens stärkeres Augenmerk gewidmet.

(g) Umweltparameter

- i) Schiffe mit einem CO₂-Intensitätsindikator der Klassen D und E gelten als stärker risikobehaftet.
- ii) Schiffe, die bei Überprüfungen in dem in Anhang II genannten Zeitraum eine geringere Anzahl an Mängeln im Zusammenhang mit MARPOL, AFS, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen und dem Nairobi-Übereinkommen aufwiesen als die in Anhang II aufgeführte, gelten als weniger risikobehaftet.“

ANHANG II

„ERMITTLUNG DES RISIKOPROFILS EINES SCHIFFES
(gemäß Artikel 10 Absatz 2)

| | | | Profil | | | |
|-----------------------|--|---|--|--------------|---------------------------------|---|
| | | | Schiff mit hohem Risiko (SHR) | | Schiff mit Standardrisiko (SSR) | Schiff mit niedrigem Risiko (SNR) |
| Allgemeine Parameter | | Kriterien | Gewichtung (Punkte) | Kriterien | Kriterien | Kriterien |
| 1 | Schiffstyp | Chemikalentank schiff Gastankschiff Öltankschiff Massengutschif f Fahrgastschiff | 1 | | | Alle Typen |
| 2 | Alter des Schiffes | Alle Typen > 12 Jahre | 1 | | | Jedes Alter |
| 3a | Flagge | Niedrige Leistung | | | 2 | Hohe Leistung |
| 3b | | Alle in Artikel 2 aufgeführten IMO-Instrumente ratifiziert | - | - | | Ja |
| 3c | | Elektronisches Zeugnis | Vorgeschriebene Zeugnisse werden digital an das Informationssyste m übermittelt. | | | |
| 4a | Anerkannte Organisation | Leistung | H | - | - | Hoch |
| | | | M | - | - | - |
| | | | L | Niedrig | 1 | - |
| | | | VL | Sehr niedrig | | - |
| 4b | | EU-anerkannt | | - | - | Ja |
| 5 | Unternehmen | Leistung | H | - | - | Hoch |
| | | | M | - | - | - |
| | | | L | Niedrig | 2 | - |
| | | | VL | Sehr niedrig | | - |
| Historische Parameter | | | | | | |
| 6 | Anzahl der Mängel, die bei jeder Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten festgestellt wurden | Mängel | > 6 bei einer der Überprüfungen | - | | ≤ 5 bei jeder einzelnen Überprüfung (und mindestens einer Überprüfung in den vorangegang enen 36 Monaten) |

| | | | | | |
|------------------------|---|--------------------|--------------------------------|---|-------------------------|
| 7 | Anzahl der Festhaltemaßnahmen in den vorangegangenen 36 Monaten | Festhaltemaßnahmen | ≥ 2 Festhaltemaßnahmen | 1 | Keine Festhaltemaßnahme |
| Umweltparameter | | | | | |
| 8 | CO ₂ -Intensitätsindikator (CII) | Einstufung | D-E | 1 | |
| 9 | Anzahl der bei jeder einzelnen Überprüfung in den vorangegangenen 36 Monaten festgestellten Mängel im Zusammenhang mit MARPOL, AFS, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen und dem Nairobi-Übereinkommen | Mängel | >3 bei einer der Überprüfungen | 1 | |

SHR sind Schiffe, die bei den Kriterien einen Gesamtwert von 5 Gewichtungspunkten oder mehr erreichen. SNR sind Schiffe, die bei allen Kriterien den Parameter für ein niedriges Risiko erfüllen.

SSR sind Schiffe, die weder SHR noch SNR sind.“

ANHANG III

„ANHANG IV

VERZEICHNIS DER ZEUGNISSE UND UNTERLAGEN

(gemäß Artikel 13 Absatz 1)

Teil A Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen, die, soweit anwendbar, während der Überprüfung gemäß Absatz 2.2.3 überprüft werden sollten:

1. Internationaler Schiffsmessbrief (International Tonnage Certificate);
2. Berichte früherer Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle;
3. Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
4. Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
5. Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
6. Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
7. Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
8. Ausnahmezeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
9. Schiffsbesatzungszeugnis (SOLAS 1974, Regel V/14.2);
10. Internationales Freibord-Zeugnis (1966) (LLC 66/88, Artikel 16 Absatz 1);
11. Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis (LLC 66/88, Artikel 16 Absatz 2);
12. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (MARPOL, Anlage I, Regel 7.1);
13. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (NLS) (MARPOL, Anlage II Regel 9.1);
14. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (ISPPC) (MARPOL, Anlage IV, Regel 5.1; MEPC.1/Rundschreiben 408);
15. Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (MARPOL, Anlage VI, Regel 6.1);
16. Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (MARPOL, Anlage VI, Regel 6);
17. Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung (IBWMC) (BWMC, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a und Regel E-2);
18. Internationales Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem (IAFS) (AFS 2001, Anlage 4, Regel 2);
19. Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem (AFS 2001, Anlage 4, Regel 5);
20. Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC) oder Vorläufiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISPS-Code, Teil A/19 und Anhänge);
21. Zeugnisse für Kapitäne, Offiziere und Schiffsleute nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen, Artikel VI, Regel I/2; STCW-Code, Abschnitt A-I/2);

22. Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder Ausfertigung des Vorläufigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und Verhütung der Meeresverschmutzung (SOLAS, Regel IX/4.2; ISM-Code, Punkte 13 und 14);
23. Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen oder Vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen gemäß dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und Verhütung der Meeresverschmutzung (SMC) (SOLAS 1974, Regel IX/4.3; ISM-Code, Punkte 13 und 14);
24. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut bzw. Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code, Regel 1.5.4 bzw. GC-Code, Regel 1.6);
25. Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut bzw. Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code, Regel 1.45.4 bzw. BCH-Code, Regel 1.6.3);
26. INF-Eignungszeugnis (Internationaler Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen) (SOLAS, Regel VII/16 bzw. INF-Code, Regel 1.3);
27. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (CLC 69/92, Artikel VII Absatz 2);
28. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung von 2001 (Bunkeröl-Übereinkommen 2001, Artikel 7 Absatz 2);
29. Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit im Hinblick auf die Haftung für die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungsübereinkommen, Artikel 12);
30. Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (SOLAS 1974, Regel X/3.2; HSC-Code 94/00, Regeln 1.8.1 und 1.9);
31. Bescheinigung über die Einhaltung der besonderen Anforderungen an Schiffe, die gefährliche Güter befördern (SOLAS 1974, Regel II-2/19.4);
32. Genehmigung zur Beförderung von Getreide und Handbuch für Getreideladung (SOLAS 1974, Regel VI/9; Internationaler Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide, Abschnitt 3);
33. Zustandsbewertungsschema (CAS), Konformitätserklärung, CAS-Abschlussbericht und -Prüfprotokoll (MARPOL, Anlage I, Regeln 20 und 21; Entschließung MEPC.94(46), geändert durch die Entschlüsse MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) und MEPC.236(65));
34. Lückenlose Stammdatendokumentation (SOLAS 1974, Regel XI-1/5);
35. Öltagebuch, Teile I und II (MARPOL, Anlage I, Regel 17 und 36);

36. Ladungstagebuch (MARPOL, Anlage II, Regel 15);
37. Mülltagebuch, Teile I und II (MARPOL, Anlage V, Regel 10.3); (MARPOL, Anlage V, Regel 10);
38. Müllbehandlungsplan (MARPOL, Anlage V, Regel 10; Entschließung MEPC.220(63));
39. Bordbuch und Aufzeichnungen der Stufe und des Ein-/Aus-Status von Schiffsdieselmotoren (MARPOL, Anlage VI, Regel 13.5.3);
40. Bordbuch der Brennstoffumstellung (MARPOL, Anlage VI, Regel 14.6);
41. Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (MARPOL, Anlage VI, Regel 12.6);
42. Ballastwasser-Tagebuch (BWRB) (BWMC, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b und Regel B-2);
43. Fest eingebaute Gas-Feuerlöschesysteme – Ausnahmezeugnis für Laderäume und Liste der Ladungen (SOLAS 1974, Regel II-2/10.7.1.4);
44. Gefahrgutmanifest oder Gefahrgutstauplan (SOLAS 1974, Regeln VII/4 und VII/7-2; (MARPOL, Anlage III, Regel 54);
45. Für Öltankschiffe: Aufzeichnungen des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl betreffend die letzte Ballastfahrt (MARPOL, Anlage I, Regel 31.2);
46. Plan für die Zusammenarbeit mit Such- und Rettungsdiensten für Fahrgastschiffe, die auf festen Routen verkehren (SOLAS 1974, Regel V/7.3);
47. Für Fahrgastschiffe: Zusammenstellung der Betriebsbeschränkungen (SOLAS 1974, Regel V/30.2);
48. Seekarten und nautische Veröffentlichungen (SOLAS 1974, Regeln V/19.2.1.4 und V/27);
49. Aufzeichnungen über Ruhezeiten und Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord (STCW-Code, Abschnitte A-VIII/1.5 und A-VIII/1.7; IAO-Übereinkommen Nr. 180, Artikel 5.7 und Artikel 8.1; MLC 2006, Standard A.2.3.10 und A.2.3.12);
50. Belege für die Eignung zum Betrieb mit unbesetzten Maschinenräumen (SOLAS 1974, Regel II-I/46.3);
51. Bescheinigungen gemäß der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen;
52. Bescheinigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 392/2009 vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See;
53. Bescheinigung über das Gefahrstoffinventar bzw. Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
54. Konformitätsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG.

Teil B Verzeichnis der sonstigen Zeugnisse und Unterlagen, die, soweit anwendbar, an Bord mitgeführt werden müssen:

1. Konstruktionszeichnungen (SOLAS, Regel II-1/3-7);
2. Schiffbauakte (SOLAS, Regel II-1/3-10);
3. Nachweise und Informationen zu den Manövriereigenschaften (SOLAS, Regel II-1/28);
4. Stabilitätsunterlagen (SOLAS, Regel II-1/5 und II-1/5-1; LLC 66/88, Regel 10);
5. Unterteilungs- und Stabilitätsunterlagen (MARPOL, Anlage I, Regel 28);
6. Lecksicherungspläne und -merkblätter (SOLAS, Regel II-1/19; MSC.1/Rundschreiben 1245)
7. Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden (SOLAS, Regel II-1/3-6);
8. Berichtsdatei über verschärzte Besichtigungen (von Massengutschiffen oder Öltankschiffen) (SOLAS, Regel XI-1/2; ESP-Code 2011, Anhang A Teile A und B und Anhang B Teile A und B, jeweils Absätze 6.2 und 6.3);
9. Ladungssicherungshandbuch (SOLAS, Regeln VI/5.6 und VII/5; MSC.1/Rundschreiben 1353/Rev.1);
10. Unterlagen für Massengutschiffe (SOLAS, Regeln VI/7.2 und XII/8; BLU-Code);
11. Lade- und Entladeplan für Massengüter (SOLAS, Regel VI/7.3);
12. Angaben zur Ladung (SOLAS, Regeln VI/2 und XII/10; MSC/Rundschreiben 663);
13. Brandschutzplan/-handbuch (SOLAS, Regeln II-2/15.2.4 und II-2/15.3.2);
14. Brandsicherheits-Betriebshandbuch (SOLAS, Regel II-2/16.2);
15. Brandsicherheits-Ausbildungshandbuch (SOLAS, Regel II-2/15.2.3);
16. Ausbildungshandbuch (SOLAS, Regel III/35);
17. Aufzeichnungen über Ausbildung, Übungen und Instandhaltung an Bord (SOLAS, Regeln II-2/15.2.2.5, III/19.3, III/19.5, III/20.6 und III/20.7);
18. Schiffsspezifische Pläne und Verfahren für die Bergung von Personen aus dem Wasser (SOLAS; Regel, III/17-1; MSC.346(91); MSC.1/Rundschreiben 1447);
19. Entscheidungshilfesystem für Kapitäne von Fahrgastschiffen (SOLAS, Regel III/29);
20. Internationales Signalbuch und Ausgabe von Band III des IAMSAR-Handbuchs (SOLAS, Regel V/21);
21. Aufzeichnungen über Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsleitung (SOLAS, Regeln V/26 und V/28.1);
22. Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und zugehörige Aufzeichnungen (SOLAS, Regel XI-2/9; ISPS-Code, Teil A Abschnitte 9 und 10);
23. Internationales Motorenzeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung (EIAPPC) (NO_x-Vorschrift 2008, Regel 2.1.1.1);
24. Technische EEDI-Akte (MARPOL, Anlage VI, Regel 20);
25. Technische NO_x-Akte (NO_x-Vorschrift 2008, Regel 2.3.4);

26. Protokollbuch der Motorparameter (NO_x-Vorschrift, Regel 2.3.7);
27. Zulassungsbescheinigung für Verbrennungsanlagen (MARPOL, Anlage VI, Regel 16.6);
28. Betriebshandbuch des Herstellers für Verbrennungsanlagen (MARPOL, Anlage VI, Regel 16.7);
29. Verfahrensbeschreibung über die Brennstoffumstellung (MARPOL, Anlage VI, Regel 14.6);
30. Bunkerlieferbescheinigung und typische Probe (MARPOL, Anlage VI, Regeln 18.6 und 18.8.1);
31. Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen (MARPOL, Anlage I, Regel 37.1; Entschließung MEPC.54(32), geändert durch Entschließung MEPC.86(44));
32. Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe (MARPOL, Anlage II, Regel 17);
33. Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes (MARPOL, Anlage VI, Regel 22; MEPC.1/Rundschreiben 795);
34. Plan für Umpumpvorgänge und Aufzeichnungen über Umpumpvorgänge (MARPOL, Anlage I, Regel 41);
35. Handbuch über Verfahren und Vorkehrungen (Chemikalentankschiffe) (MARPOL, Anlage II, Regel 14.1; Entschließung MEPC.18(22), geändert durch Entschließung MEPC.62(35));
36. Plan für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen (MARPOL, Anlage VI, Regel 15.6);
37. Ballastwasser-Behandlungsplan (BWMP) (BWMC, Regel B-1; Entschließung MEPC.127(53));
38. LRIT-Konformitätsprüfungsbericht (Fernidentifizierung und -verfolgung) (SOLAS, Regel V/19-1.6; MSC.1/Rundschreiben 1307);
39. Abschrift des von der Prüfeinrichtung ausgestellten Prüfzeugnisses mit dem Datum der erfolgreichen Prüfung und den der Prüfung des Schiffsdatenschreibers zugrunde liegenden Leistungsanforderungen (SOLAS, Regel V/18.8);
40. AIS-Prüfbericht (automatisches Schiffsidentifizierungssystem) (SOLAS, Regel V/18.9; MSC.1/Rundschreiben 1252);
41. Lärmschutzbericht (SOLAS, Regel II-1/3-12);
42. Betriebshandbuch für das Überwachungs- und Kontrollsysteem für das Einleiten von Öl (ODMC) (MARPOL, Anlage I, Regel 31; Entschließung A.496(XII); Entschließung A.586(14), geändert durch Entschließung MEPC.24(22); Entschließung MEPC.108(49), geändert durch Entschließung MEPC.240(65));
43. Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl (MARPOL, Anlage I, Regel 35; Entschließung MEPC.81(43));
44. Sicherheitsdatenblätter (MSDS) (SOLAS, Regel VI/5-1; MSC.286(86));
45. Aufzeichnungen über das Bewuchsschutzsystem (AFS 2001, Anlage 4, Regel 2);
46. Technische Akte für Schutzanstriche (SOLAS, Regel II-1/3-2);

47. Instandhaltungspläne (SOLAS, Regeln II-2/14.2.2, II-2/14.3 und II-2/14.4).

Bezugnahmen:

1. Registerzeugnis oder anderes Dokument der Staatszugehörigkeit (SRÜ, Artikel 91 Absatz 2);
2. Zertifikate der betreffenden Klassifikationsgesellschaft über die Festigkeit des Schiffskörpers und die Maschinenanlage (nur erforderlich, wenn das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird);
3. Aufzeichnungen über das Ladegeschirr (IAO-Übereinkommen Nr. 32 Artikel 9 Nummer 2 Absatz 4 und IAO-Übereinkommen Nr. 152, Artikel 25);
4. Zeugnisse über Lade- und Löschvorrichtungen (IAO-Übereinkommen Nr. 134 Artikel 4 Nummer 3 Buchstabe e und IAO-Übereinkommen Nr. 32 Artikel 9 Nummer 4);
5. Ärztliche Zeugnisse (IAO-Übereinkommen Nr. 73 bzw. Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Norm A1.2);
6. Verzeichnisse der Arbeits- oder Ruhezeiten der Seeleute (IAO-Übereinkommen Nr. 180, Teil II Artikel 8 Nummer 1 bzw. Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Norm A.2.3 Nummer 12);
7. Seearbeitszeugnis (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 5.1.3);
8. Erklärung des Seearbeitszeugnisses (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 5.1.3);
9. Seearbeits-Konformitätserklärung (DMLC) an Bord (Teile I und II) (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 5.1.3);
10. Beschäftigungsverträge für Seeleute (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Norm A2.1);
11. Bescheinigung über Versicherung oder finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung von Seeleuten (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 2.5);
12. Bescheinigung über Versicherung oder finanzielle Sicherheit für die Verpflichtungen der Reeder (Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006, Regel 4.2).

ANHANG IV

„ANHANG VI VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON SCHIFFEN (gemäß Artikel 15 Absatz 1)

Anlage 1 „Hafenstaatkontrollverfahren“ zur Pariser Vereinbarung sowie folgende Anweisungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung in der jeweils aktuellen Fassung:

PSCC Technische Anweisungen

- PSCC41-2008-07 Leitsätze für bewährte Vorgehensweisen
- PSCC53-2020-08 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Pariser Vereinbarung

- PSCC54-2021-03 Art der Überprüfung
- PSCC55-2022-10 Festhalten und ergriffene Maßnahmen
- PSCC55-2022-08 Musterformulare
- PSCC52-2019-05 Kontrolle der Betriebsabläufe
- PSCC43-2010-11 Flaggenstaat – Ausnahmen
- PSCC48-2015-09 Verantwortung der anerkannten Organisation
- PSCC51 Einstellung einer Operation
- PSCC49-2016-11 Blackout-Test
- PSCC53-2020-06 Zugangsverweigerung (Verbot)
- PSCC50-2017-12 Schiffbauliche Verbände Massengutschiffe/Öltankschiffe
- PSCC43-2010-06 Trockendockung
- PSCC53-2020-11 Genehmigung einer Einzelfahrt zu einer Reparaturwerft wegen Mängeln aufgrund eines unbeabsichtigt eingetretenen Schadens

SOLAS-Übereinkommen

- PSCC55-2022-09 ISM-Code
- PSCC54-2021-02 ISPS-Code
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 Schiffsdatenschreiber (VDR)
- PSCC43-2010-09 Materialsicherheitsdatenblätter
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Haken für das Auslösen von Rettungsbooten unter Last
- PSCC45-2012-10 Leckstabilität Tankschiffe
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Dickenmessungen ESP/CAS

- PSCC43-2010-29 Dickenmessung
- PSCC51-2018-11 Polar-Code
- PSCC55-2022-02 IGF-Code

MARPOL-Übereinkommen

- PSCC46-2013-18 MARPOL, Anlage I, Öl-Wasser-Separator
- PSCC43-2010-39 MARPOL, Anlage II, Restlenzen
- PSCC47-2014-08 MARPOL, Anlage III, IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL, Anlage IV, Abwasser
- PSCC52-2019-07 MARPOL, Anlage IV, Müll
- PSCC55-2022-11 MARPOL, Anlage VI, Luftverunreinigung
- PSCC43-2010-38 Tankwaschen mit Rohöl
- PSCC44-2011-20 MARPOL, Untersuchung
- Internationales Freibord-Übereinkommen
- PSCC54-2021-06 Internationales Freibord-Übereinkommen

AFS-Übereinkommen

- PSCC47-2014-13 Bewuchsschutzsysteme

Bunkeröl-Übereinkommen

- PSCC43-2010-08 Bunkeröl-Übereinkommen
- Befähigungszeugnisse von Seeleuten und Besatzung
- PSCC54-2021-04 Befähigungszeugnisse von Seeleuten und Besatzung (STCW, MLC und SOLAS)
- Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser
- PSCC51-2018-09 Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser

Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation

- PSCC52-2019-10 Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006
- PSCC53-2020-14 Arbeits- und Ruhezeiten und Diensttauglichkeit“

ANHANG V

„ANHANG VIII

VORSCHRIFTEN FÜR DIE VERWEIGERUNG DES ZUGANGS ZU HÄFEN UND ANKERPLÄTZEN INNERHALB DER GEMEINSCHAFT

(gemäß Artikel 16)

- (1) Wenn die in Artikel 16 Absatz 1 genannten Voraussetzungen erfüllt sind, unterrichtet die zuständige Behörde des Hafens, in dem das Schiff zum dritten Mal festgehalten wurde, den Kapitän des Schiffes schriftlich darüber, dass eine Zugangsverweigerung verfügt wird, die gilt, sobald das Schiff den Hafen verlassen hat. Die Zugangsverweigerung gilt, sobald das Schiff nach Behebung der Mängel, die zum Festhalten geführt hatten, den Hafen verlassen hat.
- (2) Die zuständige Behörde übermittelt der Verwaltung des Flaggenstaats, der betroffenen anerkannten Organisation, den anderen Mitgliedstaaten und den übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, der Kommission und dem Sekretariat der Pariser Vereinbarung eine Kopie der Zugangsverweigerung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank durch die Angaben über die Zugangsverweigerung.
- (3) Um die Aufhebung der Zugangsverweigerung zu erreichen, muss der Eigner oder der Betreiber bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Zugangsverweigerung verfügt hat, einen förmlichen Antrag stellen. Diesem Antrag ist ein Dokument der Verwaltung des Flaggenstaats beizufügen, das nach einem Besuch an Bord eines ordnungsgemäß von der Verwaltung des Flaggenstaats bevollmächtigten Besichtigers ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass das Schiff den geltenden Bestimmungen der Übereinkommen in vollem Umfang genügt. Die Verwaltung des Flaggenstaats weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat.
- (4) Dem Antrag auf Aufhebung der Zugangsverweigerung ist gegebenenfalls auch ein Dokument der Klassifikationsgesellschaft, die das Schiff klassifiziert hat, beizufügen, das nach einem Besuch eines Besichtigers der Klassifikationsgesellschaft ausgestellt wurde und aus dem hervorgeht, dass das Schiff den von dieser Gesellschaft angegebenen Klassifikationsnormen entspricht. Die Klassifikationsgesellschaft weist gegenüber der zuständigen Behörde nach, dass ein Besuch an Bord stattgefunden hat.
- (5) Die Zugangsverweigerung kann erst nach Ablauf des in Artikel 16 dieser Richtlinie genannten Zeitraums aufgehoben werden, und das Unternehmen muss einen förmlichen Antrag an die Hafenstaatbehörde des Mitgliedstaats richten, der das Verbot verhängt hat, und die in den Absätzen 3 und 4 genannten Unterlagen vorlegen.
- (6) Der Antrag muss mit den erforderlichen Unterlagen mindestens einen Monat vor Ablauf des Verbotszeitraums beim Staat des Verbots eingereicht werden. Wird diese Frist nicht eingehalten, kann nach Eingang des Antrags beim Verbotsstaat eine Verzögerung von bis zu einem Monat eintreten.
- (7) Im Informationssystem wird dem Schiff einen Prioritätsfaktor zugewiesen und angezeigt, dass es sich beim nächsten Anlaufen eines Hafens/Ankerplatzes in der Region einer Überprüfung der Art „Erweiterte Überprüfung“ unterziehen muss.

- (8) Die zuständige Behörde unterrichtet die Verwaltung des Flaggenstaats, die betroffene Klassifikationsgesellschaft, die anderen Mitgliedstaaten, die übrigen Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung, die Kommission und das Sekretariat der Pariser Vereinbarung schriftlich von ihrer Entscheidung. Die zuständige Behörde aktualisiert ferner unverzüglich die Überprüfungsdatenbank mit der Information über die Aufhebung der Zugangsverweigerung.
- (9) Informationen über Schiffe, denen der Zugang zu Häfen innerhalb der Gemeinschaft verweigert wurde, werden in der Überprüfungsdatenbank verfügbar gemacht und gemäß Artikel 26 und Anhang XIII veröffentlicht.