



Brüssel, den 28. November 2023  
(OR. en)

15957/23

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2023/0165(COD)**

---

---

TRANS 533  
MAR 157  
OMI 84  
CODEC 2262  
IA 325  
ILO 14

## **BERICHT**

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	15164/23
Nr. Komm.dok.:	10126/23 + ADD 1
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle – <i>Allgemeine Ausrichtung</i>

---

## **I. EINLEITUNG**

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 1. Juni 2023 den oben genannten Vorschlag übermittelt.
2. Vorgeschlagen wird eine Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

3. In der Richtlinie 2009/16/EG werden die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle auf EU-Ebene geregelt. Die Hafenstaatkontrolle ist ein System zur Überprüfung ausländischer Schiffe in Häfen anderer Staaten als des Flaggenstaats, bei der Hafenstaat-Besichtiger prüfen, ob die Befähigung des Kapitäns, der Offiziere und der Besatzung an Bord, der Zustand eines Schiffes sowie dessen Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen – und innerhalb der Europäischen Union dem geltenden EU-Recht – entsprechen. Daher ist die Hafenstaatkontrolle wichtig für die Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt.
4. Mit der Überarbeitung der Richtlinie werden die folgenden Einzelziele verfolgt:
- Aktualisierung und Angleichung der EU-Rechtsvorschriften an die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) oder der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle festgelegten internationalen Regeln und Verfahren;
  - Schutz der Fischereifahrzeuge, ihrer Besatzung und der Umwelt. Größere Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern fallen nicht in den Anwendungsbereich der Hafenstaatkontrolle. Ein freiwilliges Kontrollsystem für diesen Schiffstyp dürfte zu einer besseren Einhaltung der für diese Schiffe geltenden internationalen Sicherheits- und Umweltschutznormen führen;
  - Gewährleistung einer stärkeren Nutzung digitaler Lösungen. Insbesondere wird die Einführung und Nutzung elektronischer vorgeschriebener Zeugnisse gefördert, indem deren Verwendung mit dem Risikoprofil eines Schiffs verknüpft wird, das für die gezielte Auswahl der zu überprüfenden Schiffe herangezogen wird, und
  - Gewährleistung einer effizienten und einheitlichen Vorgehensweise bei der Durchführung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle. Dazu gehört eine gezieltere Auswahl von Schiffen, die überprüft werden sollen, indem veraltete Aspekte des Risikoprofils eines Schiffs überarbeitet und neue Komponenten hinzugefügt werden.
5. Die Kommission hat den Vorschlag im Rahmen ihres Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) als unmittelbare Folgemaßnahme zu einer 2018 durchgeführten Eignungsprüfung in Bezug auf den Seeverkehr<sup>1</sup> angenommen.

---

<sup>1</sup> Dok. 9128/18 + ADD 1.

6. Der Vorschlag stützt sich auf die Ergebnisse einer Folgenabschätzung<sup>1</sup>, die auf einer externen Begleitstudie beruhte. Die Folgenabschätzung wurde in einer Sitzung der Gruppe vorgestellt und eingehend geprüft, ohne dass die Delegationen größere Bedenken aufwarfen.

## **II. PRÜFUNG DURCH DIE ANDEREN ORGANE**

7. Am 13. Juli 2023 hat der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments Frau Vera Tax (S&D, Niederlande) zur Berichterstatterin ernannt. Frau Tax hat ihren Berichtsentwurf am 19. September vorgelegt, und derzeit ist für den 7. Dezember eine Abstimmung im TRAN-Ausschuss über diesen Vorschlag geplant.
8. Am 20. September 2023 hat der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss zu dem Vorschlag Stellung genommen<sup>2</sup>. Der Europäische Ausschuss der Regionen hat am 23. Juni 2023 beschlossen, nicht Stellung zu nehmen.

## **III. STAND DER BERATUNGEN IM RAT**

9. Die Gruppe „Seeverkehr“ hat den Vorschlag ab Oktober 2023 in mehreren Sitzungen erörtert. Alle Delegationen bekundeten ihre grundsätzliche Unterstützung für die Ziele des Kommissionsvorschlags im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt.
10. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat auf seiner Tagung vom 22. November seine Unterstützung für den jüngsten Kompromiss bestätigt und empfohlen, dass der Rat auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) am 4. Dezember 2023 eine allgemeine Ausrichtung festlegt.
11. Am Kommissionsvorschlag wurde eine Reihe von Änderungen vorgenommen. Viele dieser Änderungen zielen darauf ab, Klarheit und Kohärenz mit den internationalen Regeln und Verfahren zu gewährleisten, insbesondere mit denen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle („Pariser Vereinbarung“). Erwähnenswert sind darüber hinaus weitere inhaltliche Änderungen, die nachstehend aufgeführt sind.

---

<sup>1</sup> Dok. 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

<sup>2</sup> Dok. 13381/23.

12. Erstens wurde der Vorschlag der Kommission, zwei neue Kriterien in die Methode zur Berechnung der Risikoeinstufung für Schiffe (die ein Instrument darstellt, mit dem eine Orientierung für die Hafenstaatkontrollen von Schiffen mit der höchsten Wahrscheinlichkeit von Mängeln vermittelt werden soll) aufzunehmen, von den Mitgliedstaaten in Frage gestellt. Das erste dieser Kriterien betrifft den CO<sub>2</sub>-Intensitätsindikator (CII) des Schiffes. Die Mitgliedstaaten wiesen darauf hin, dass dieser Indikator nicht nur vom technischen Zustand des Schiffes, sondern auch von Betriebsparametern (wie der Geschwindigkeit des Schiffes) sowie von äußeren Umständen (Verkehrsmuster, Wetterbedingungen, im Hafen verbrachte Zeit usw.) abhängt, was bedeutet, dass er nicht unbedingt ein Indikator für schlechte Leistung oder Nichteinhaltung ist und daher bei der Berechnung des Risikoprofils des Schiffes nicht berücksichtigt werden sollte.
13. Das zweite Kriterium betrifft die Verfügbarkeit elektronischer Zeugnisse. Die Mitgliedstaaten betonten, dass es sich dabei um ein verwaltungstechnisches Element außerhalb der Kontrolle des Schiffes handele, da die Entscheidung, elektronische Zeugnisse zu verwenden, beim Flaggenstaat liege. Aus diesem Grund seien elektronische Zeugnisse kein Indikator für den Zustand des Schiffes oder die Einhaltung der verbindlichen IMO- und EU-Instrumente durch dasselbe und sollten auch bei der Berechnung des Risikoprofils des Schiffes nicht berücksichtigt werden.
14. Zweitens soll nach dem Vorschlag der Kommission in Artikel 3 ein freiwilliges Kontrollsystem für größere Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern, die bisher vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen waren, eingeführt werden. Die Mitgliedstaaten stimmten diesem Ansatz zu, da dadurch der Grad der Einhaltung der Vorschriften durch diese Schiffe erhöht werden könnte. Da es sich jedoch um ein freiwilliges System handelt, vertreten die Mitgliedstaaten die Auffassung, dass die Modalitäten einer solchen spezifischen Hafenstaatkontrollregelung für Fischereifahrzeuge nicht in Durchführungsrechtsakten festgelegt werden sollten, sondern durch Leitlinien, die von der Kommission in Zusammenarbeit mit der Pariser Vereinbarung angenommen werden.
15. Drittens wurden mehrere Änderungen vorgenommen, um den Hafenstaatkontrollbehörden mehr Flexibilität zu ermöglichen. Nach dem Kommissionsvorschlag ist in Artikel 14 Absatz 4 vorgesehen, dass erweiterte Überprüfungen durch mindestens zwei Hafenstaatkontrolleure durchgeführt werden sollten. Die Zahl der erforderlichen Besichtigter hängt jedoch von mehreren Faktoren ab, und in vielen Fällen wäre es unnötig und aufwendig, mehr als einen Inspektor zu mobilisieren. Nach Auffassung der Mitgliedstaaten sollten die Hafenstaatkontrollbehörden die Flexibilität behalten, ihre Arbeit in dieser Hinsicht zu organisieren. In ähnlicher Weise wurde die Anforderung, dass ein Überprüfungsbericht stets von einem Hafenstaatkontrolleur validiert werden muss, der nicht zu dem Team gehörte, das die Kontrolle durchgeführt hat, als zu starr eingestuft; Artikel 24 Absatz 3 wurde geändert, um mehr Flexibilität zu ermöglichen.

16. Viertens dürfen 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, von den betreffenden Bestimmungen der Richtlinie (Artikel 2 und Erwägungsgrund 20b) abweichen, um zu vermeiden, dass ihnen ein unverhältnismäßiger Verwaltungsaufwand aufgebürdet wird. Dies würde bedeuten, dass diese Mitgliedstaaten nicht verpflichtet wären, die Richtlinie umzusetzen, solange diese Voraussetzungen erfüllt sind.
17. Schließlich würde die von der Kommission vorgeschlagene Umsetzungsfrist (ein Jahr nach Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie) auf vier Jahre verlängert.
18. In dieser Phase des Verfahrens erhält die Kommission einen Verfahrensvorbehalt zu allen Änderungen an ihrem Vorschlag aufrecht.

#### IV. **FAZIT**

19. Der Rat wird daher ersucht, auf der Grundlage des in der Anlage enthaltenen Kompromisstextes eine *allgemeine Ausrichtung* zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle festzulegen.

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> enthält Vorschriften für das System der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, wonach in Betracht kommende Schiffe, die Häfen der Union anlaufen, darauf hin überprüft werden, ob die Befähigung der Besatzung an Bord und der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See, über den Schutz der Meeresumwelt und über die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe aller Flaggen entsprechen.

---

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

- (2) Die Richtlinie 2009/16/EG stützt sich auf das bereits bestehende freiwillige Abkommen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (im Folgenden „Pariser Vereinbarung“) sowie auf folgende Grundsätze: anteiliger Überprüfungsaufwand, risikobasierte Auswahl von Schiffen zur Überprüfung, Harmonisierung der Überprüfung sowie Austausch von Überprüfungsergebnissen.
- (3) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/16/EG hat sich das internationale Regelungsumfeld (insbesondere im Rahmen der Pariser Vereinbarung und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation – im Folgenden „IMO“) geändert und die technologische Entwicklung ist vorangeschritten. Diese Änderungen und Entwicklungen sowie die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG gewonnenen Erfahrungen sollten berücksichtigt werden.
- (4) Seit 2011 sind eine Reihe internationaler Übereinkommen in Kraft getreten und von den Mitgliedstaaten ratifiziert worden. Dabei handelt es sich um das Internationale Übereinkommen über die Kontrolle und das Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten (im Folgenden „Ballastwasser-Übereinkommen“) und das Internationale Übereinkommen von Nairobi über die Beseitigung von Wracks (im Folgenden „Nairobi-Übereinkommen“). Diese Übereinkommen sollten daher in die Liste der von der Richtlinie 2009/16/EG erfassten Übereinkommen aufgenommen werden, damit sie im Rahmen des Hafenstaatkontrollsystems durchgesetzt werden können.
- (5) Für ein harmonisiertes System der Hafenstaatkontrolle, das sich stets auf dem neuesten Stand befindet, muss es die Möglichkeit geben, das Verzeichnis der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchzusetzenden internationalen Übereinkommen rascher zu aktualisieren, ohne dass die gesamte Richtlinie geändert werden muss. Daher sollte das Verzeichnis der Übereinkommen in der Richtlinie von der Kommission aktualisiert werden, sobald ein internationales Übereinkommen in Kraft getreten ist – d. h. sobald es ein zuvor vereinbartes Ratifizierungsniveau erreicht hat – und nachdem es von den Mitgliedern der Pariser Vereinbarung als einschlägiges Instrument angenommen wurde.
- (6) Aufgrund ihrer geringen Größe verkehren die meisten EU-Fischereifahrzeuge in Hoheitsgewässern und können daher nicht in ausländischen Häfen überprüft werden. In der Regel dürften nur größere Fischereifahrzeuge mit einer Länge – nach der Definition von Länge im Übereinkommen von Kapstadt von 2012 – ab 24 Metern (die auch am stärksten von internationalen Übereinkommen erfasst sind) in internationalen Gewässern verkehren und andere Häfen als die des Landes, in dem sie registriert sind, anlaufen und somit der Hafenstaatkontrolle unterliegen. Da die meisten für größere Fischereifahrzeuge geltenden internationalen Übereinkommen nicht jene sind, die derzeit im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgesetzt werden, und um unerwünschte Rückwirkungen auf das derzeitige Hafenstaatkontrollsystem zu vermeiden, wird ein paralleles System der Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge vorgeschlagen.



- (7) Aufgrund der Fangmuster werden jedoch nicht alle Mitgliedstaaten von diesen größeren Fischereifahrzeugen besucht. Daher wird für diejenigen Mitgliedstaaten, die die betreffenden Überprüfungen durchführen wollen, ein freiwilliges, parallel zum und getrennt vom derzeitigen Hafenstaatskontrollsystem bestehendes System vorgeschlagen, damit bei der Entwicklung von Standards im Rahmen der Hafenstaatskontrolle Flexibilität gewährleistet ist. Ein derartiges Hafenstaatskontrollsystem für Fischereifahrzeuge mit einer Länge ab 24 Metern kann also von den Mitgliedstaaten, der Pariser Vereinbarung und der Kommission organisch entwickelt werden, ohne sie in die derzeitige Pariser Vereinbarung aufzunehmen. Zu diesem Zweck sollte ein getrenntes Modul für die bestehende Überprüfungsdatenbank entwickelt werden.
- (8) Der Mechanismus des angemessenen Anteils sorgt dafür, dass sich der Überprüfungsaufwand auf die Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung verteilt. Jedem Mitgliedstaat wird eine bestimmte Anzahl von Überprüfungen zugewiesen, die er Jahr für Jahr durchzuführen hat – seine Überprüfungspflicht bzw. sein angemessener Anteil. Ob ein Schiff für eine Überprüfung in Betracht kommt, ist hauptsächlich vom Risikoprofil des Schiffes abhängig, mit dem die Zeitabstände zwischen den Überprüfungen und deren Umfang festgelegt werden. Schiffe der Prioritätsstufe II können überprüft werden; Schiffe der Prioritätsstufe I müssen überprüft werden.
- (9) Die Mitgliedstaaten erfüllen ihre Überprüfungspflicht auch dann, wenn sie eine bestimmte Anzahl von Prioritätsüberprüfungen nicht durchführen. Anders ausgedrückt, für einige Mitgliedstaaten kann die Zahl der Anlaufbewegungen von Schiffen, die in einem bestimmten Jahr tatsächlich stattfinden, die zugewiesene Überprüfungspflicht über- oder unterschreiten. Eine alternative Methode, mit der sichergestellt werden sollte, dass diese (über- oder unterdurchschnittlich belasteten) Mitgliedstaaten ihren angemessenen Anteil erfüllen, hat sich als unflexibel erwiesen, weshalb die betreffenden Bestimmungen an die überarbeiteten Bestimmungen der Pariser Vereinbarung angepasst werden müssen.
- (10) Die Mitgliedstaaten dürfen die Überprüfung von Schiffen unter bestimmten Umständen auch aufschieben, sofern die betreffenden Schiffe im nächsten Anlaufhafen oder innerhalb von 15 Tagen überprüft werden; diese Möglichkeit wird so geändert, dass sie von allen Mitgliedstaaten in Anspruch genommen werden kann. Schiffe bestimmter Kategorien, die als stärker risikobehaftet gelten und daher für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommen, müssen ihre geschätzte Ankunftszeit in einem Hafen 72 Stunden vor ihrer Ankunft melden. Nach einigen Jahren ist man jedoch zu dem Schluss gelangt, dass diese Verpflichtung für die Betreiber zu aufwendig ist und keinen Zusatznutzen darstellt, da die erforderlichen Informationen den nationalen Behörden bereits über die THETIS-Datenbank leicht zugänglich sind. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Pariser Vereinbarung die Pflicht zur Mitteilung über die bevorstehende Ankunft abgeschafft, weshalb die Richtlinie 2009/16/EG entsprechend angepasst werden sollte.



- (10a) Unter normalen Umständen ist die Überprüfung von Schiffen der Prioritätsstufe II nicht vorgeschrieben; diese Schiffe können jedoch überprüft werden. Für Mitgliedstaaten, die nicht von genug für eine Überprüfung in Betracht kommenden Schiffen angelaufen werden, damit sie ihrer jährlichen Pflicht nachkommen können, müssen diese Schiffe der Prioritätsstufe II jedoch überprüft werden, damit die jährliche Überprüfungspflicht erfüllt wird. Da diese Überprüfungen somit für diese Staaten de facto verpflichtend werden, kann – insbesondere für diese Staaten – mehr Flexibilität für die Überprüfung von Schiffen der Prioritätsstufe II erforderlich sein. Daher werden den vorstehend genannten Mitgliedstaaten Möglichkeiten des Aufschubs und der Begründung eingeräumt. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten sich im Rahmen der Pariser Vereinbarung nach Kräften bemühen, die Maßnahmen und Änderungen vorzuschlagen, die für die Präzisierung und Erfüllung dieses Ziels erforderlich sind, unbeschadet der technischen Maßnahmen, die für die Anpassung der bestehenden Überprüfungsdatenbank im Hinblick auf den Aufschub zu ergreifen sind.
- (11) Das Sicherheitsprofil der EU-Häfen anlaufenden Schiffe hat sich über das letzte Jahrzehnt – trotz der gestiegenen Zahl der EU-Häfen anlaufenden Schiffe, auch im Rahmen der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr zwischen den wichtigsten Häfen in den EU-Mitgliedstaaten sowie Häfen, die im geografischen Europa oder in nichteuropäischen Ländern am Mittelmeer und am Schwarzen Meer liegen – verbessert. Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle werden zunehmend zur Durchsetzung von Umweltvorschriften genutzt, z. B. in Bezug auf Schwefelemissionen oder das sichere und umweltschonende Abwracken von Schiffen. Das vor 2009 konzipierte Schiffsrisikoprofil hatte jedoch andere Prioritäten; es ist nicht optimal an eine Ausrichtung der Überprüfungen auf die am wenigsten umweltverträglichen Schiffe angepasst.
- (12) Vor diesem Hintergrund sollte das Risikoprofil der Schiffe aktualisiert werden, um Umweltanliegen Rechnung zu tragen, indem der Umweltleistung mehr Bedeutung beigemessen wird.
- (12a) Im Rahmen der Pariser Vereinbarung wurde 2019 eine neue Methode angenommen; dabei wurden Listen der Staaten mit hoher, normaler und niedriger Leistung als Alternative zu der Weißen, Grauen und Schwarzen Liste der Flaggenstaaten erstellt. Besondere Aufmerksamkeit sollte der in Artikel 10 über das Risikoprofil eines Schiffes aufgeführten Durchführungsverordnung gewidmet werden, mit der die Einstufung der Flaggenstaaten festgelegt wird. Diese Methode sollte in der vorliegenden Richtlinie umgesetzt werden, um ihre Fairness zu gewährleisten, insbesondere in Bezug auf die Art und Weise, wie Flaggenstaaten mit kleinen Flotten behandelt werden.

- (12b) Da die Hafenstaatskontrolleure Zeit brauchen, um die Überprüfungen vorzubereiten und durchzuführen, muss dafür gesorgt werden, dass ausreichend Zeit zur Verfügung steht. Dies gilt insbesondere für erweiterte Überprüfungen sowie für Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen im Linienverkehr, bei denen der Betrieb des Schiffes in Betracht gezogen werden kann.
- (13) Die Digitalisierung ist ein wesentlicher Aspekt des technologischen Fortschritts im Bereich der Datenerhebung und der Kommunikation; sie kann dazu beitragen, Kosten zu senken und Personalressourcen effizient einzusetzen. Die Zahl der Schiffe, die elektronische Zeugnisse mit sich führen, nimmt zu und wird voraussichtlich weiter zunehmen. Daher sollte die Wirksamkeit der Hafenstaatskontrolle erhöht werden, indem verstärkt von elektronischen Zeugnissen Gebrauch gemacht wird, sodass die Überprüfungen stärker auf die betreffenden Schiffe ausgerichtet und besser vorbereitet werden können.
- (14) Die Hafenstaatskontrolle ist immer komplexer geworden, da neue Anforderungen an die Überprüfungen entweder durch EU-Recht oder durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation hinzugefügt wurden. Daher ist es notwendig, die Weiter- und Neuqualifizierung der im Rahmen der Hafenstaatskontrolle tätigen Besichter sicherzustellen und ihr Schulungsprogramm kontinuierlich weiterzuentwickeln.
- (15) (gestrichen)
- (16) Um eine Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie auf aktuellem Stand zu ermöglichen und zu gewährleisten, dass die Mitgliedstaaten im Rahmen dieser Richtlinie ihren völkerrechtlichen Verpflichtungen nachkommen können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um das Verzeichnis der Übereinkommen im Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG zu aktualisieren und die im Rahmen der Pariser Vereinbarung angenommene Liste der Verfahren und Leitlinien für die Hafenstaatskontrolle zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>8</sup> festgelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, 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 Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

---

<sup>8</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (17) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG in Bezug auf das Verzeichnis der Übereinkommen in ihrem Anwendungsbereich und die Anforderungen an elektronische Zeugnisse zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> ausgeübt werden.
- (18) (gestrichen)
- (19) Unter Berücksichtigung des vollständigen Zyklus der Besuche der Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) in den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG sollte die Kommission die Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG spätestens [zehn Jahre nach ihrem Geltungsbeginn gemäß Artikel XX] evaluieren und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für die Evaluierung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (20) Da das Ziel dieser Richtlinie aufgrund des internationalen Charakters des Seeverkehrs von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr aufgrund des Netzwerkeffekts der gemeinsam handelnden Mitgliedstaaten auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (20a) Wird eine Überprüfung aufgrund außergewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände wie Naturkatastrophen, Pandemien oder Notlagen im Bereich der öffentlichen Gesundheit, Terroranschlägen oder Arbeitskonflikten nicht durchgeführt, so sollte dies nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet werden. Diese Umstände sollten hinreichend begründet und der Kommission mitgeteilt werden.

---

<sup>9</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (20b) Um den Binnenmitgliedstaaten keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollten diese Mitgliedstaaten im Rahmen einer Geringfügigkeitsregel von dieser Richtlinie abweichen können, was bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange sie bestimmte Kriterien erfüllen.
- (21) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1*

### **Änderung der Richtlinie 2009/16/EG**

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

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 1 werden folgende Buchstaben angefügt:
    - „l) das Internationale Übereinkommen über die Kontrolle und das Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten (Ballastwasser-Übereinkommen),
    - m) das Internationale Übereinkommen von Nairobi über die Beseitigung von Wracks (Nairobi-Übereinkommen),
    - n) das Internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen von 2009 (Hongkonger Übereinkommen).“
  - aa) Nummer 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:
    - „c) das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78),“

ab) Nummer 1 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, in seiner geänderten Fassung,“

b) Nummer 3 wird gestrichen.

bb) Nummer 8 erhält folgende Fassung:

„8. ‚Besichtiger‘ eine Person, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß zur Durchführung von Hafenstaatkontrollen ermächtigt wurde und dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist;“

bc) Folgende Nummer wird eingefügt:

„8a. ‚Überprüfung‘ eine Gesamtprüfung des Zustands des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung auf der Grundlage der geltenden Übereinkommen, die von einem Besichtiger durchgeführt wird. Bei der Überprüfung handelt es sich nicht um eine Besichtigung für die Ausstellung, Bestätigung oder Erneuerung vorgeschriebener Zeugnisse, und bei dem Überprüfungsbericht, der dem Kapitän übermittelt wird, handelt es sich nicht um ein Zeugnis;“

bd) Nummer 11 erhält folgende Fassung:

„11. ‚Erstüberprüfung‘ eine Überprüfung an Bord des Schiffes durch einen Besichtiger, wobei mindestens die in Artikel 13 Absatz 1 vorgeschriebenen Kontrollen durchzuführen sind;“

be) Nummer 12 erhält folgende Fassung:

„12. ‚gründlichere Überprüfung‘ eine Überprüfung, die eine Erstüberprüfung beinhaltet und bei der das Schiff, seine Ausrüstung und seine Besatzung unter den in Artikel 13 Absatz 3 genannten Umständen insgesamt oder, falls angezeigt, teilweise einer ausführlichen Prüfung hinsichtlich Bau, Ausrüstung, Besatzung, Lebens- und Arbeitsbedingungen und Einhaltung der Betriebsverfahren an Bord unterzogen werden;“

bf) Nummer 13 erhält folgende Fassung:

„13. ‚erweiterte Überprüfung‘ eine Überprüfung, die eine Erstüberprüfung beinhaltet und die mindestens die in Anhang VII aufgeführten Punkte umfasst. Eine erweiterte Überprüfung kann eine gründlichere Überprüfung beinhalten, wann immer dafür triftige Gründe gemäß Artikel 13 Absatz 3 vorliegen;“

bg) Nummer 19 erhält folgende Fassung:

„19. ‚vorgeschriebenes Zeugnis‘ ein gemäß den geltenden Übereinkommen von einem Flaggenstaat oder für ihn ausgestelltes Zeugnis;“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

-a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„Bei der Überprüfung eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der nicht Vertragspartei eines Übereinkommens mit einer ‚Nichtbegünstigungsklausel‘ ist, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass diesem Schiff und seiner Besatzung keine günstigere Behandlung gewährt wird als einem Schiff unter der Flagge eines Staates, der Vertragspartei jenes Übereinkommens ist. Solche Schiffe werden einer gründlicheren Überprüfung im Einklang mit den in der Pariser Vereinbarung festgelegten Verfahren unterzogen.“

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) „Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern, Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Holzschiffe einfacher Bauart, staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden, und Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen. Für die Zwecke dieser Richtlinie wird die Länge eines Fischereifahrzeugs im Einklang mit dem Übereinkommen von Kapstadt von 2012 definiert.“

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(4a) Die Mitgliedstaaten können im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Überprüfungen von Fischereifahrzeugen ab einer Länge von 24 Metern durchführen. Die Kommission kann in Zusammenarbeit mit der Pariser Vereinbarung Leitlinien erlassen, um die Modalitäten dieses parallel und getrennt bestehenden besonderen Hafenstaatkontrollsystems für diese Fischereifahrzeuge festzulegen.“

3. In Artikel 5 wird folgender Absatz eingefügt:

„(2a) Überprüfungen von Schiffen, die Mitgliedstaaten durchführen, die ihre jährliche Überprüfungspflicht um 20 % überschritten haben, werden bei der Berechnung der jährlichen Überprüfungspflicht der Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien der Pariser Vereinbarung sind, nicht berücksichtigt.“

4. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

#### *„Artikel 6*

##### Modalitäten der Erfüllung der Überprüfungspflicht

Ein Mitgliedstaat, der die nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a vorgeschriebenen Überprüfungen nicht durchgeführt hat, kommt seiner Überprüfungspflicht im Sinne der genannten Bestimmung dennoch nach, wenn die ausgebliebenen Überprüfungen nicht mehr als 10 % der Gesamtzahl der seine Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I unabhängig von deren Risikoprofil betreffen.

Ungeachtet des Prozentsatzes der ausgebliebenen Überprüfungen gemäß Absatz 1 räumen die Mitgliedstaaten der Überprüfung von Schiffen, die gemäß der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Union anlaufen, Vorrang ein.

Ungeachtet des Prozentsatzes der ausgebliebenen Überprüfungen gemäß Absatz 1 räumen die Mitgliedstaaten in Bezug auf Ankerplätze anlaufende Schiffe der Prioritätsstufe I der Überprüfung von Schiffen mit hohem Risikoprofil, die gemäß den Daten in der Überprüfungsdatenbank nicht häufig Häfen in der Union anlaufen, Vorrang ein.“



5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

-a) Die Überschrift und Absatz 1 erhalten folgende Fassung:

*„Kriterien für eine ausgewogene Überprüfungslastenverteilung in der Union*

1. Es wird angenommen, dass ein Mitgliedstaat, in dem die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen von Schiffen der Prioritätsstufe I seinen in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b genannten Anteil an den Überprüfungen übersteigt, seine Überprüfungspflicht erfüllt, wenn die Anzahl der von diesem Mitgliedstaat ausgeführten Überprüfungen mindestens seinem Anteil an den Überprüfungen entspricht und wenn nicht mehr als 40 % der Gesamtzahl der die Häfen und Ankerplätze dieses Mitgliedstaats anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufe I nicht von ihm überprüft werden.“

(a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Es wird angenommen, dass ein Mitgliedstaat, in dem die Gesamtzahl der Anlaufbewegungen von Schiffen der Prioritätsstufen I und II 150 % des in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b genannten Anteils an den Überprüfungen unterschreitet, seine jährliche Überprüfungspflicht dennoch erfüllt, wenn dieser Mitgliedstaat zwei Drittel der Gesamtzahl der seine Häfen und Ankerplätze anlaufenden Schiffe der Prioritätsstufen I und II überprüft.“

6. In Artikel 8 erhalten die Absätze 1, 2 und 3 folgende Fassung, und zwei neue Absätze werden angefügt:

„(1) Ein Mitgliedstaat kann unter folgenden Umständen beschließen, die Überprüfung eines Schiffes der Prioritätsstufe I oder II aufzuschieben:

- a) Die Überprüfung kann bei einem nachfolgenden Anlaufen des Schiffes in demselben Mitgliedstaat erfolgen, sofern das Schiff in der Zwischenzeit keinen anderen Hafen in der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region – mit Ausnahme von Häfen im Flaggenstaat des Schiffes – anläuft und der Aufschub nicht mehr als 15 Tage ab der tatsächlichen Abfahrtszeit beträgt, oder
- b) die Überprüfung kann innerhalb von 15 Tagen ab der tatsächlichen Abfahrtszeit in einem anderen Anlaufhafen in der Union oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region erfolgen, sofern sich der Staat, in dem dieser Anlaufhafen liegt, im Voraus zur Durchführung der Überprüfung bereit erklärt hat, oder

- c) die Überprüfung eines Schiffes, einschließlich Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, kann innerhalb von 15 Tagen ab der tatsächlichen Abfahrtszeit in demselben Anlaufhafen erfolgen.
- (2) Erfolgt die Überprüfung eines Schiffes der Prioritätsstufe I oder II aus betrieblichen Gründen nicht, wird sie nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, sofern der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird und die folgenden außergewöhnlichen Umstände vorliegen:
- a) Die Durchführung der Überprüfung würde nach Auffassung der zuständigen Behörde ein Risiko für die Sicherheit der Besichtiger, des Schiffes oder dessen Besatzung oder für den Hafen bzw. die Meeresumwelt darstellen, oder
  - b) das Anlaufen des Schiffes erfolgt nur zur Nachtzeit im Sinne von Artikel 2 Nummer 10. In diesem Fall treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe, deren Anlaufen regelmäßig zur Nachtzeit erfolgt, angemessen überprüft werden, oder
  - c) das Anlaufen des Schiffes ist von so kurzer Dauer, dass eine zufriedenstellende Überprüfung nicht möglich ist.
- (3) Wird ein an einem Ankerplatz liegendes Schiff nicht überprüft, so wird dies nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, wenn
- a) das Schiff innerhalb von 15 Tagen in einem anderen Hafen oder Ankerplatz in der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region gemäß Anhang I überprüft wird, oder
  - b) das Anlaufen des Schiffes nur zur Nachtzeit erfolgt oder von so kurzer Dauer ist, dass eine zufriedenstellende Überprüfung nicht möglich ist und der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird, oder
  - c) die Durchführung der Überprüfung nach Auffassung der zuständigen Behörde ein Risiko für die Sicherheit der Besichtiger, des Schiffes oder dessen Besatzung oder für den Hafen bzw. die Meeresumwelt darstellen würde und der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst wird.

- (4) Wird eine Überprüfung aufgrund außergewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände nicht durchgeführt, so wird dies nicht als ausgebliebene Überprüfung gewertet, und der Grund für die Nichtdurchführung der Überprüfung wird in der Überprüfungsdatenbank erfasst. Diese Umstände werden hinreichend begründet und der Kommission mitgeteilt.
- (5) Gemäß den Absätzen 1, 2, 3 oder 4 aufgeschobene und in der Überprüfungsdatenbank erfasste Überprüfungen werden nicht für die Bewertung der Einhaltung der Überprüfungspflicht des Mitgliedstaats gemäß den Artikeln 6 und 7 gewertet.“

7. (gestrichen)
8. Artikel 9 wird gestrichen.
9. Artikel 10 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Risikoprofil eines Schiffes wird anhand einer Kombination allgemeiner, historischer und Umweltparameter wie folgt festgelegt:

a) Allgemeine Parameter

Allgemeine Parameter beruhen auf dem Schiffstyp, dem Alter, der Flagge, den beteiligten anerkannten Organisationen und der Leistung des Unternehmens gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 1 und Anhang II.

b) Historische Parameter

Historische Parameter beruhen auf der Anzahl der Mängel und Festhaltemaßnahmen während eines bestimmten Zeitraums gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 2 und Anhang II.

c) Umweltparameter

Umweltparameter beruhen auf der Anzahl der Mängel im Zusammenhang mit MARPOL, AFS, dem Ballastwasser-Übereinkommen, CLC 92, dem Bunkeröl-Übereinkommen, dem Nairobi-Übereinkommen und dem Hongkonger Übereinkommen gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 3 und Anhang II, und damit, ob diese Mängel Gründe für das Festhalten darstellen.“

9a. Artikel 10 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Kommission werden Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Einführung einer Methodik zur Prüfung allgemeiner Risikoparameter übertragen, die insbesondere die Flaggenstaat-Kriterien und die Kriterien für die Leistung des Unternehmens betreffen, die 2019 von der Pariser Vereinbarung mit der Festlegung der Listen mit hoher, normaler und niedriger Leistung erlassen wurden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

9b. Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) sich des zufriedenstellenden Gesamtzustands des Schiffes, einschließlich der hygienischen Verhältnisse, einschließlich des Maschinenraums und der Unterkunftsräume, vergewissert.“

9c. Artikel 13 Absatz 2 wird gestrichen.

10. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die folgenden Kategorien von Schiffen kommen für eine erweiterte Überprüfung gemäß Anhang I Teil II Abschnitte 3A und 3B in Betracht:

- Schiffe mit hohem Risikoprofil,
- Fahrgastschiffe, Tankschiffe für Öl, Gas und Chemieprodukte sowie Massengutschiffe, die älter als zwölf Jahre sind,
- Schiffe mit hohem Risikoprofil sowie Fahrgastschiffe, Tankschiffe für Öl, Gas und Chemieprodukte und Massengutschiffe, die älter als zwölf Jahre sind, bei Auftreten von Prioritätsfaktoren oder unerwarteten Faktoren,
- Schiffe, die der Überprüfung nach einer gemäß Artikel 16 und Artikel 21 Absatz 4 angeordneten Zugangsverweigerung unterzogen werden.“

ab) Absatz 3 wird gestrichen.

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Eine erweiterte Überprüfung wird – soweit dies möglich ist – von mindestens zwei im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtigern durchgeführt. Der Umfang einer erweiterten Überprüfung einschließlich der zu erfassenden Risikobereiche ist in Anhang VII dargelegt. Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Maßnahmen, um einheitliche Bedingungen für die Anwendung von Anhang VII zu gewährleisten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

11. Artikel 14a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Artikel 11 Buchstabe a und Artikel 14 finden keine Anwendung auf die nach diesem Artikel überprüften Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr.“

b) Ein neuer Absatz wird eingefügt:

„(4a) Der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes sorgt dafür, dass im Betriebsplan ausreichend Zeit für die Durchführung der in Anhang XVII Abschnitt 1.1 und Abschnitt 2 Buchstabe a vorgesehenen Überprüfung zur Verfügung steht.“

12. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten verweigern jedem Schiff den Zugang zu seinen Häfen und Ankerplätzen, das

- die Flagge eines Staates führt, der auf der Liste der Staaten mit niedriger Leistung aufgeführt ist, die gemäß der Pariser Vereinbarung auf der Grundlage der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorangegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder an einem Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde, oder
- die Flagge eines Staates führt, der auf den Listen der Staaten mit hoher oder normaler Leistung aufgeführt ist, die gemäß der Pariser Vereinbarung auf der Grundlage der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorangegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder an einem Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

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

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

aa) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Zugangsverweigerung wird nach Ablauf von drei Monaten nach dem Datum ihrer Ausstellung aufgehoben, sofern die Bedingungen von Anhang VIII Nummern 3 bis 6 erfüllt sind.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Jedes weitere Festhalten des Schiffes in einem Hafen oder an einem Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung führt zu einer Zugangsverweigerung zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union. Diese dritte Zugangsverweigerung kann nach Ablauf von 24 Monaten nach ihrer Verhängung und nur dann aufgehoben werden, wenn

- -a) das Schiff die Flagge eines Staates führt, der weder in der Liste mit niedriger Leistung noch in der Liste mit normaler Leistung gemäß Absatz 1 aufgeführt ist,
- a) die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifikationszertifikate des Schiffes von einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> anerkannten Organisationen ausgestellt sind,
- b) das Schiff von einem Unternehmen mit hoher Leistung gemäß Anhang I Teil I Abschnitt 1 betrieben wird und
- c) die in Anhang VIII Nummern 3 bis 6 genannten Bedingungen erfüllt sind.

Erfüllt ein Schiff nach Ablauf von 24 Monaten nach der Verhängung der Zugangsverweigerung nicht die in diesem Absatz genannten Kriterien, so wird ihm der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union dauerhaft verweigert.“

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Jegliches weitere Festhalten eines Schiffes, das die Flagge eines Staates führt, der in der im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung veröffentlichten Liste der Staaten mit normaler Leistung oder der Staaten mit niedriger Leistung aufgeführt ist, in einem Hafen oder an einem Ankerplatz in der Union nach der dritten Zugangsverweigerung führt dazu, dass dem Schiff der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen in der Union dauerhaft verweigert wird.“

---

<sup>10</sup> Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).



d) Folgende Absätze werden eingefügt:

„(4a) Einem Schiff, das die Flagge eines Staates führt, der in der Liste der Staaten mit hoher Leistung aufgeführt ist und das zum Zeitpunkt der Erstuntersuchung in der Union nach der dritten oder einer nachfolgenden Zugangsverweigerung in einem Hafen oder an einem Ankerplatz in der Union festgehalten wird,

a) wird der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen der Union für einen Zeitraum von 24 Monaten verweigert, sofern die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifikationszertifikate des Schiffs von einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannten Organisation(en) ausgestellt sind,

b) wird der Zugang zu allen Häfen und Ankerplätzen der Union dauerhaft verweigert, sofern die vorgeschriebenen Zeugnisse und Klassifikationszertifikate des Schiffs nicht von einer oder mehreren nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannten Organisation(en) ausgestellt sind.

(4b) Der Zeitraum der Zugangsverweigerung für mehrfache Festhaltemaßnahmen wird um zwölf Monate verlängert, wenn eine Zugangsverweigerungsmaßnahme gemäß Artikel 21 Absatz 4 gilt.“

12a. Artikel 17 Unterabsatz 1 wird wie folgt geändert:

„Im Anschluss an eine Überprüfung verfasst der Besichtiger einen Überprüfungsbericht nach Anhang IX. Der Kapitän des Schiffes erhält eine Abschrift des Überprüfungsberichts.“

12b. Artikel 20 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Eigner oder der Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in dem Mitgliedstaat hat das Recht, Widerspruch gegen ein Festhalten oder eine Zugangsverweigerung durch die zuständige Behörde einzulegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.“

13. Artikel 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch entsprechende Maßnahmen sicher, dass der Zugang zu allen Häfen oder Ankerplätzen in der Union den in Absatz 1 genannten Schiffen und den in Artikel 19 Absatz 2 genannten festgehaltenen Schiffen verweigert wird, die

- a) auslaufen, ohne den Bedingungen der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats im Überprüfungshafen nachzukommen, oder
- b) sich weigern, den anwendbaren Vorschriften der Übereinkommen nachzukommen, indem sie die angegebene Reparaturwerft nicht anlaufen.

Die Zugangsverweigerung wird nach Ablauf von zwölf Monaten aufgehoben, sofern die Bedingungen von Anhang VIII Nummern 3 bis 6 erfüllt sind. Die Zugangsverweigerung gilt ab dem Tag ihres Erlasses.“

b) Absatz 5 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Im Fall des Absatzes 4 Buchstabe b benachrichtigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich die Reparaturwerft befindet, die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der das Schiff festgehalten hat, darüber, ob das Schiff angekommen ist oder nicht. Erlangt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, Kenntnis davon, dass das Schiff keine Reparaturwerft angelaufen hat, so benachrichtigt sie unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten.

Im Fall des Absatzes 4 Buchstabe b und wenn sich die Reparaturwerft nicht in einem Mitgliedstaat befindet, benachrichtigt die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, in dem das Schiff für mangelhaft befunden wurde, unverzüglich die zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten, wenn sie davon Kenntnis erlangt, dass das Schiff keine Reparaturwerft angelaufen hat.“

c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„Abweichend von Absatz 4 kann der Zugang zu einem bestimmten Hafen oder Ankerplatz in Fällen höherer Gewalt, aus vorrangigen Sicherheitserwägungen, zur Verringerung oder Minimierung des Verschmutzungsrisikos oder zur Beseitigung von Mängeln gemäß Artikel 21 Absatz 1 von der entsprechenden Behörde des betreffenden Hafenstaats gestattet werden, sofern der Eigner, der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats nachweist, dass er angemessene Maßnahmen getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.“

14. Artikel 22 Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Die Kommission kann in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und auf der Grundlage der Fachkenntnisse und Erfahrungen, die auf Ebene der Mitgliedstaaten in der Union und im Rahmen der Pariser Vereinbarung gewonnen wurden, Leitlinien und Empfehlungen zur Verbesserung der Schulungspolitik der Pariser Vereinbarung entwickeln.“

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und der Pariser Vereinbarung ermittelt die Kommission kontinuierlich neuen Aus- und Weiterbildungsbedarf als Beitrag zur Anpassung der Lehrpläne der Pariser Vereinbarung und Inhalte des Berufsentwicklungs- und Schulungsprogramms für Besichtiger, insbesondere in Bezug auf neue Technologien und die zusätzlichen Verpflichtungen, die sich aus den einschlägigen Instrumenten ergeben.“

15. Artikel 24 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Informationen über die tatsächliche Ankunftszeit und die tatsächliche Abfahrtszeit von Schiffen, die ihre Häfen und Ankerplätze anlaufen, zusammen mit einem Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens innerhalb von drei Stunden nach dem Zeitpunkt der Ankunft bzw. des Auslaufens über die in Artikel 3 Buchstabe s der Richtlinie 2002/59/EG genannte Datenbank der Union für die Sicherheit im Seeverkehr (im Folgenden „SafeSeaNet“) an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden. Haben die Mitgliedstaaten diese Informationen über SafeSeaNet an die Überprüfungsdatenbank übermittelt, sind sie von der Bereitstellung der Daten gemäß Anhang XIV Nummer 1.2 und Nummer 2 Buchstaben a und b der vorliegenden Richtlinie befreit.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden, sobald der Überprüfungsbericht fertiggestellt ist bzw. die Festhaltemaßnahme aufgehoben wird.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Überprüfungsdatenbank übermittelten Informationen innerhalb von 72 Stunden für Zwecke der Veröffentlichung validiert werden. Der Überprüfungsbericht wird – soweit möglich – vor der Übermittlung an die Datenbank von einem im Rahmen der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtiger oder einem anderen ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten der zuständigen Behörde, der nicht dem Team angehört, das die Überprüfung durchgeführt hat, validiert.“

16. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 24a*

Elektronische Zeugnisse

- (1) Die Kommission erlässt in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Durchführungsrechtsakte, um die funktionalen und technischen Spezifikationen für eine harmonisierte Meldeschnittstelle und ein Validierungsinstrument für elektronische vorgeschriebene Zeugnisse festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (2) Mitgliedstaaten, die sich in ihrer Funktion als Flaggenstaaten dafür entscheiden, die harmonisierte Meldeschnittstelle und das Validierungsinstrument für elektronische vorgeschriebene Zeugnisse zu nutzen, können dies tun, um den Übergang zu elektronischen Zertifikaten zu erleichtern.
- (3) (gestrichen)
- (4) (gestrichen)“

17. Artikel 25 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 25*

Informationsaustausch und Zusammenarbeit

Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass seine Hafenbehörden oder -stellen und andere relevante Behörden oder Stellen der für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörde folgende Angaben, über die sie verfügen, übermitteln:

- a) Informationen über Schiffe, die gemäß den Anforderungen dieser Richtlinie, der Richtlinie 2002/59/EG und der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> sowie gegebenenfalls der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen erforderliche Angaben nicht mitgeteilt haben,
- b) Informationen über Schiffe, die ohne Einhaltung des Artikels 7 der Richtlinie (EU) 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen ausgelaufen sind,
- c) Informationen über Schiffe, denen aus Sicherheitsgründen der Zugang zu einem Hafen verweigert wurde oder die eines Hafens verwiesen wurden;
- d) Informationen über offensichtliche Auffälligkeiten gemäß Artikel 23.“

---

<sup>11</sup> Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

18. Artikel 30 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 30*

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und der Leistung der Mitgliedstaaten

Um die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie sicherzustellen und das Funktionieren des Hafenstaatkontrollsystems der Union insgesamt gemäß Artikel 2 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zu überwachen, sammelt die Kommission die erforderlichen Informationen und führt Besuche in den Mitgliedstaaten durch.

Jeder Mitgliedstaat kann für die operativen Teile der Tätigkeiten seiner Verwaltung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ein Qualitätsmanagementsystem entwickeln, einführen und pflegen. Dieses Qualitätsmanagementsystem ist gemäß den international geltenden Qualitätsnormen zu zertifizieren.“

19. Artikel 30a erhält folgende Fassung:

*„Artikel 30a*

Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 30b delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Artikel 2 Nummer 1 bzw. die darin aufgeführte Liste der Übereinkommen zu ändern, sobald entsprechende Übereinkommen im Rahmen der Pariser Vereinbarung als einschlägige Instrumente angenommen werden, sowie Anhang VI zu ändern, um die darin aufgeführte Liste der im Rahmen der Pariser Vereinbarung angenommenen Verfahren, Entscheidungen und Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle zu ergänzen und/oder zu aktualisieren.“



20. (gestrichen)

21. Artikel 33 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 33*

Durchführungsvorschriften

Wenn die Kommission die in Artikel 10 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 3, Artikel 18a Absatz 7, Artikel 23 Absatz 5 und Artikel 27 genannten Durchführungsbestimmungen gemäß den in Artikel 31 Absatz 2 genannten Verfahren erlässt, achtet sie besonders darauf sicherzustellen, dass diese Bestimmungen dem Fachwissen und der Erfahrung Rechnung tragen, die mit dem Überprüfungssystem in der Union gewonnen wurden, und dass sie auf dem Fachwissen der Pariser Vereinbarung aufbauen.“

22. Artikel 35 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 35*

Überprüfung der Umsetzung

Die Kommission legt bis zum *[Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – zehn Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie]* dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und Einhaltung dieser Richtlinie vor.“

23. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Richtlinie geändert.

24. Anhang II erhält die Fassung von Anhang II der vorliegenden Richtlinie.

25. Anhang III wird gestrichen.

26. Anhang IV erhält die Fassung von Anhang III der vorliegenden Richtlinie.

27. Anhang V erhält die Fassung von Anhang IV der vorliegenden Richtlinie.

28. Anhang VIII erhält die Fassung von Anhang V der vorliegenden Richtlinie.
- 28a. Anhang XII erhält die Fassung von Anhang VI der vorliegenden Richtlinie.

## *Artikel 2*

### **Umsetzung**

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum *[Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – vier Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie]* die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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.
- (3) 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, dürfen von der Umsetzung dieser Richtlinie abweichen.

## *Artikel 3*

### **Inkrafttreten**

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

## *Artikel 4*

### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident / Die Präsidentin*

*Der Präsident / Die Präsidentin*

---

**„I. Risikoprofil eines Schiffes**

Das Risikoprofil eines Schiffes wird anhand einer Kombination der folgenden allgemeinen, historischen und Umweltparameter festgelegt.

**1. Allgemeine Parameter**

- (a) Schiffstyp  
Fahrgastschiffe, Tankschiffe für Öl, Chemieprodukte; Gas und NLS sowie Massengutschiffe gelten als stärker risikobehaftet.
- (b) Alter des Schiffes  
Mehr als zwölf 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- und IAO-Instrumente ratifiziert hat, gelten als weniger risikobehaftet.
- (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.

## 2. 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.

### **3. Umweltparameter**

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, dem Nairobi-Übereinkommen und dem Hongkonger Übereinkommen aufwiesen als die in Anhang II aufgeführte, von denen mindestens ein Mangel einen Grund für das Festhalten darstellt, gelten als weniger risikobehaftet.

## **II. Überprüfung von Schiffen**

### **1. Wiederkehrende Überprüfungen**

Wiederkehrende Überprüfungen werden in zuvor festgelegten Abständen durchgeführt. Ihre Häufigkeit wird anhand des Risikoprofils des Schiffes festgelegt. Der Abstand zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen mit hohem Risiko darf sechs Monate nicht überschreiten. Der Abstand zwischen wiederkehrenden Überprüfungen von Schiffen mit anderen Risikoprofilen wächst mit abnehmendem Risiko.

Die Mitgliedstaaten führen eine wiederkehrende Überprüfung bei folgenden Schiffen durch:

- bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen sechs Monaten nicht in einem Hafen oder Ankerplatz der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit hohem Risikoprofil kommen ab dem fünften Monat für eine Überprüfung in Betracht;
- bei jedem Schiff mit Standardrisikoprofil, das in den vergangenen zwölf Monaten nicht in einem Hafen oder Ankerplatz der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit Standardrisikoprofil kommen ab dem zehnten Monat für eine Überprüfung in Betracht;
- bei jedem Schiff mit niedrigem Risikoprofil, das in den vergangenen 36 Monaten nicht in einem Hafen oder Ankerplatz der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region überprüft worden ist. Schiffe mit niedrigem Risikoprofil kommen ab dem vierundzwanzigsten Monat für eine Überprüfung in Betracht.

## 2. Zusätzliche Überprüfungen

Schiffe, für die folgende Prioritätsfaktoren oder unerwartete Faktoren gelten, werden unabhängig von der Zeit, die seit der letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen. Die Entscheidung, ob eine zusätzliche Überprüfung aufgrund unerwarteter Faktoren erforderlich ist, bleibt jedoch dem fachlichen Urteil des Besichtigers überlassen.

### 2A. Prioritätsfaktoren

Schiffe, für die folgende Prioritätsfaktoren gelten, werden unabhängig von der Zeit, die seit der letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen:

- Schiffe, deren Klasse seit der letzten Überprüfung in der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region aus Sicherheitsgründen ruhte oder zurückgezogen wurde;
- Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Mitteilung eines anderen Mitgliedstaats waren;
- Schiffe, die in der Überprüfungsdatenbank nicht identifiziert werden können;
- Schiffe,
  - die auf der Fahrt zum Hafen an einem Zusammenstoß beteiligt waren, auf Grund gelaufen oder gestrandet sind,
  - bei denen der Verdacht eines Verstoßes gegen die Einleitvorschriften für gefährliche Stoffe oder sonstige Stoffe besteht oder
  - die Schiffsmanöver auf unberechenbare oder unsichere Weise durchgeführt haben und dabei gegen von der IMO verabschiedete Routenvorschriften oder Praktiken und Verfahren zur sicheren Navigation verstoßen haben oder
  - Schiffe, denen zuvor der Zugang verweigert wurde (nächste Überprüfung erfolgt nach Aufhebung der Zugangsverweigerung), oder
  - Schiffe, auf denen sich ein ernsthafter Zwischenfall ereignet hat, insbesondere ein schwerer Brand, ein Ausfall eines Motors oder ein tödlicher Unfall.



## 2B. Unerwartete Faktoren

Schiffe, für die folgende unerwartete Faktoren gelten, können unabhängig von der Zeit, die seit der letzten wiederkehrenden Überprüfung vergangen ist, einer Überprüfung unterzogen werden. Die Entscheidung, eine solche zusätzliche Überprüfung durchzuführen, unterliegt dem fachlichen Urteil der zuständigen Behörde:

- Schiffe, die Zeugnisse mit sich führen, die von einer ehemals anerkannten Organisation ausgestellt wurden, der seit der letzten Überprüfung in der Gemeinschaft oder der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region die Anerkennung entzogen wurde;
- Schiffe, bei denen Lotsen oder Hafenbehörden oder -stellen offensichtliche Auffälligkeiten gemeldet haben, die gemäß Artikel 23 die sichere Fahrt dieser Schiffe gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können und die Informationen von Schiffsverkehrsdiensten über die Fahrten der Schiffe enthalten können;
- Schiffe, die den einschlägigen Meldepflichten nach der Richtlinie (EU) 2019/883 nicht nachgekommen sind;
- Schiffe, die Gegenstand eines Berichts oder einer Beschwerde – einschließlich einer Beschwerde an Land – von Seiten des Kapitäns, eines Besatzungsmitglieds oder einer Person oder Organisation mit einem berechtigten Interesse am sicheren Betrieb des Schiffes, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder der Verhütung von Verschmutzung waren, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat betrachtet den Bericht oder die Beschwerde als offenkundig unbegründet;
- Schiffe, bei denen ein offener ISM-Mangel gemeldet wurde (drei Monate nach Ausstellung des Mangels);
- Schiffe, die vor mehr als drei Monaten bereits einmal festgehalten wurden;
- Schiffe, bei denen Probleme mit der Ladung gemeldet wurden, insbesondere mit schädlicher oder gefährlicher Ladung;
- Schiffe, die auf sonstige Weise so betrieben wurden, dass von ihnen Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt ausgehen;
- Schiffe, bei denen aus verlässlicher Quelle bekannt wurde, dass ihre Risikoparameter von den verzeichneten Parametern abweichen, und deren Risikoniveau dadurch höher ausfällt;
- Schiffe, für die ein Aktionsplan zur Beseitigung der Mängel nach Maßgabe von Artikel 19 Absatz 2a vereinbart wurde, bei denen jedoch die Umsetzung dieses Plans nicht von einem Besichtiger überprüft wurde.

### 3. Auswahlverfahren

3A. Schiffe der Prioritätsstufe I werden wie folgt überprüft:

- a) Eine erweiterte Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:
  - bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen sechs Monaten nicht überprüft worden ist;
  - bei jedem Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas, NLS oder Chemieprodukte oder Massengutschiff mit Standardrisikoprofil, das älter als zwölf Jahre ist und in den vergangenen zwölf Monaten nicht überprüft worden ist.
- b) Eine Erstüberprüfung oder gegebenenfalls eine gründlichere Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:
  - bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Tankschiffen für Öl, Gas, NLS und Chemieprodukte sowie Massengutschiffen mit Standardrisikoprofil, die älter als zwölf Jahre sind und in den vergangenen zwölf Monaten nicht überprüft worden sind.
- c) Im Falle eines Prioritätsfaktors
  - wird jedes Schiff mit hohem Risikoprofil und jedes Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas, NLS oder Chemieprodukte oder Massengutschiff, das älter als zwölf Jahre ist, entsprechend dem fachlichen Urteil des Besichtigers einer gründlicheren Überprüfung oder einer erweiterten Überprüfung unterzogen;
  - wird jedes andere Schiff, das kein Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas, NLS oder Chemieprodukte oder Massengutschiff und älter als zwölf Jahre ist, einer gründlicheren Überprüfung unterzogen;
  - wird jedes Schiff im Zuge der ersten Überprüfung nach Aufhebung einer Zugangsverweigerung einer erweiterten Überprüfung unterzogen.

3B. Beschließt die zuständige Behörde, ein Schiff der Prioritätsstufe II zu überprüfen, gilt Folgendes:

- a) Eine erweiterte Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:

- bei jedem Schiff mit hohem Risikoprofil, das in den vergangenen fünf Monaten nicht überprüft worden ist,
- bei jedem Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas, NLS oder Chemieprodukte oder Massengutschiff mit Standardrisikoprofil, das älter als zwölf Jahre ist und in den vergangenen zehn Monaten nicht überprüft worden ist, oder
- bei jedem Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas, NLS oder Chemieprodukte oder Massengutschiff mit niedrigem Risikoprofil, das älter als zwölf Jahre ist und in den vergangenen 24 Monaten nicht überprüft worden ist.

b) Eine Erstüberprüfung oder gegebenenfalls eine gründlichere Überprüfung wird bei folgenden Schiffen durchgeführt:

- bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Tankschiffen für Öl, Gas, NLS und Chemieprodukte sowie Massengutschiffen mit Standardrisikoprofil, die älter als zwölf Jahre sind und in den vergangenen zehn Monaten nicht überprüft worden sind, oder
- bei allen anderen Schiffen als Fahrgastschiffen, Tankschiffen für Öl, Gas, NLS und Chemieprodukte sowie Massengutschiffen mit niedrigem Risikoprofil, die älter als zwölf Jahre sind und in den vergangenen 24 Monaten nicht überprüft worden sind.

c) Im Falle eines unerwarteten Faktors

- wird jedes Schiff mit hohem Risikoprofil sowie jedes Fahrgastschiff, Tankschiff für Öl, Gas, NLS und Chemieprodukte und Massengutschiff, das älter als zwölf Jahre ist, entsprechend dem fachlichen Urteil des Besichtigers einer gründlicheren Überprüfung oder einer erweiterten Überprüfung unterzogen;
- wird jedes andere Schiff, das kein Fahrgastschiff, Öltankschiff, Tankschiff für Gas, NLS oder Chemieprodukte oder Massengutschiff und älter als zwölf Jahre ist, einer gründlicheren Überprüfung unterzogen.“

**„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	
1	Schiffstyp			Chemikalientankschiff Gastankschiff Öltankschiff Massengutschiff Fahrgastschiff NLS	1	weder hohes noch niedriges Risiko	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/IAO-Instrumente ratifiziert		–	–		Ja	
3c		(gestrichen)		(gestrichen)				
4a	Anerkannte Organisation	Leistung	H	–	–		Hoch	
			M	–	–		–	
			N	Niedrig	1		–	
			SN	Sehr niedrig			–	
4b	EU-anerkannt		–	–	Ja			
5	Unternehmen	Leistung	H	–	–		Hoch	
			M	–	–		–	
			N	Niedrig	2		–	
			SN	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 vorangegangenen 36 Monaten)	

7	Anzahl von Festhaltemaßnahmen in den vorangegangenen 36 Monaten	Festhaltemaßnahmen	≥ 2 Festhaltemaßnahmen	1	Keine Festhaltemaßnahme
Umweltparameter					
8	(gestrichen)	(gestrichen)	(gestrichen)	(gestrichen)	
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, dem Nairobi-Übereinkommen und dem Hongkonger Übereinkommen	Mängel	>3 bei einer der Überprüfungen, von denen einer ein Grund für das Festhalten ist	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 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);
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-Feuerlöschsysteme – 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.“



„ANHANG VI

VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON SCHIFFEN

(gemäß Artikel 15 Absatz 1)

Anlage 1 „Hafenstaatkontrollverfahren“ zur Pariser Vereinbarung sowie alle geltenden technischen Anweisungen und Rundschreiben 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
- PSCC56/2023/06 Festhalten und ergriffene Maßnahmen
- PSCC56/2023/04 Musterformulare
- PSCC52-2019-05 Kontrolle der Betriebsabläufe
- PSCC43-2010-11 Flaggenstaat – Ausnahmen
- PSCC51/2018/13 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

- PSCC56/2023/05 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
- PSCC56/2023/07 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

- PSCC56/2023/02 Übereinkommen im Zusammenhang mit finanzieller Verbindlichkeit

## Befähigungszeugnisse von Seeleuten und Besatzung

- PSCC56/2023/08 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 VIII

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

(gemäß Artikel 16 und Artikel 21 Absatz 4)

- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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. Das Dokument kann in Form einer amtlichen Erklärung vorgelegt werden, die von der Verwaltung des Flaggenstaats – und nicht von einer anerkannten Organisation – ausgestellt werden muss.
- (5) 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.
- (6) 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.

- (7) 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.
- (8) Im Informationssystem wird dem Schiff ein Prioritätsfaktor zugewiesen und angezeigt, dass es sich beim nächsten Anlaufen eines Hafens/Ankerplatzes in der Region einer Überprüfung der Art „Erweiterte Überprüfung“ unterziehen muss.
- (9) 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.
- (10) 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.“

„ANHANG XII

FUNKTIONEN DER ÜBERPRÜFUNGSDATENBANK

(gemäß Artikel 24 Absatz 1)

- (1) Die Überprüfungsdatenbank umfasst mindestens die folgenden Funktionen:
- Aufnahme von Überprüfungsdaten der Mitgliedstaaten und aller Unterzeichnerstaaten der Pariser Vereinbarung,
  - Bereitstellung von Daten über das Risikoprofil von Schiffen und über Schiffe, die zur Überprüfung anstehen,
  - Berechnung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats,
  - Bereitstellung der Listen der Flaggenstaaten mit hoher, normaler bzw. niedriger Leistung nach Artikel 16 Absatz 1,
  - Bereitstellung von Daten über die Leistung von Unternehmen,
  - Angabe der Punkte in Risikobereichen, die bei jeder Überprüfung zu kontrollieren sind.
- (2) Die Überprüfungsdatenbank muss so gestaltet sein, dass sie an künftige Entwicklungen angepasst und über Schnittstellen mit anderen Datenbanken der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr, einschließlich SafeSeaNet, die Daten über tatsächliche Anlaufbewegungen von Schiffen in Häfen von Mitgliedstaaten enthalten, und gegebenenfalls mit einschlägigen nationalen Informationssystemen verbunden werden kann.
- (3) Ein Deeplink von der Überprüfungsdatenbank zum Equasis-Informationssystem wird bereitgestellt. Die Mitgliedstaaten fordern dazu auf, dass die über das Informationssystem Equasis zugänglichen öffentlichen und privaten Datenbanken über Schiffsüberprüfungen von den Besichtigern konsultiert werden.“