

Amtsblatt der Europäischen Union

L 315



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

60. Jahrgang

30. November 2017

Inhalt

I Gesetzgebungsakte

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2017/2107 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Festlegung von Bewirtschaftungs-, Bestandserhaltungs- und Kontrollmaßnahmen für den Übereinkommensbereich der Internationalen Kommission für die Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (ICCAT) und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1936/2001, (EG) Nr. 1984/2003 und (EG) Nr. 520/2007 des Rates** 1

RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie (EU) 2017/2108 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁽¹⁾** 40
- ★ **Richtlinie (EU) 2017/2109 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen und zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten** 52
- ★ **Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates⁽¹⁾** 61

Berichtigungen

- ★ **Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 98/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Vermarktung und Verwendung von Ausgangsstoffen für Explosivstoffe (Abl. L 39 vom 9.2.2013)** 78

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

DE

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

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

I

(Gesetzgebungsakte)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2017/2107 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 15. November 2017

zur Festlegung von Bewirtschaftungs-, Bestandserhaltungs- und Kontrollmaßnahmen für den Übereinkommensbereich der Internationalen Kommission für die Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (ICCAT) und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1936/2001, (EG) Nr. 1984/2003 und (EG) Nr. 520/2007 des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ziel der Gemeinsamen Fischereipolitik (im Folgenden „GFP“) ist gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ die Nutzung der biologischen Meeresschätze unter Gewährleistung der langfristigen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit.
- (2) Die Union hat mit dem Beschluss 98/392/EG des Rates ⁽⁴⁾ das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen genehmigt, das u. a. bestimmte Grundsätze und Vorschriften für die Erhaltung und Bewirtschaftung lebender Meeresressourcen enthält. Im Rahmen ihrer umfassenderen internationalen Verpflichtungen beteiligt sich die Union an den Bemühungen um die Erhaltung der Fischbestände in den internationalen Gewässern.
- (3) Die Union ist gemäß dem Beschluss 86/238/EWG des Rates ⁽⁵⁾ seit dem 14. November 1997 Vertragspartei der Internationalen Konvention zur Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (im Folgenden „ICCAT-Konvention“).

⁽¹⁾ ABl. C 34 vom 2.2.2017, S. 142.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 3. Oktober 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 23. Oktober 2017.

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1954/2003 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2371/2002 und (EG) Nr. 639/2004 des Rates und des Beschlusses 2004/585/EG des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 22).

⁽⁴⁾ Beschluss 98/392/EG des Rates vom 23. März 1998 über den Abschluss des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 und des Übereinkommens vom 28. Juli 1994 zur Durchführung des Teils XI des Seerechtsübereinkommens durch die Europäische Gemeinschaft (ABl. L 179 vom 23.6.1998, S. 1).

⁽⁵⁾ Beschluss 86/238/EWG des Rates vom 9. Juni 1986 über den Beitritt der Gemeinschaft zu der Internationalen Konvention zur Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik in der Fassung des Protokolls zu der am 10. Juli 1984 in Paris unterzeichneten Schlussakte der Konferenz der Bevollmächtigten der Vertragsparteien der Konvention (ABl. L 162 vom 18.6.1986, S. 33).

- (4) Mit der ICCAT-Konvention wird ein Rahmen für die regionale Zusammenarbeit bei der Erhaltung und Bewirtschaftung von Thunfisch und verwandten Arten im Atlantik und den angrenzenden Meeren gesetzt; zu diesem Zweck wurde eine Internationale Kommission für die Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (im Folgenden „ICCAT“) geschaffen.
- (5) Die ICCAT ist befugt, für die Vertragsparteien bindende Beschlüsse („Empfehlungen“) zur Erhaltung und Bewirtschaftung von Fischbeständen in ihrem Zuständigkeitsbereich zu erlassen. Diese Empfehlungen sind in erster Linie an die ICCAT-Vertragsparteien gerichtet, enthalten jedoch auch Verpflichtungen für private Betreiber (z. B. Schiffskapitäne). Die ICCAT-Empfehlungen treten sechs Monate nach ihrer Verabschiedung in Kraft und müssen für die Union im Unionsrecht so rasch wie möglich durchgeführt werden.
- (6) Eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten ⁽¹⁾ wird vorsehen, dass die genannte Verordnung unbeschadet der Bestimmungen des Unionsrechts zur Durchführung von Bestimmungen der regionalen Fischereioorganisationen (im Folgenden „RFO“), deren Mitglied die Union ist, Anwendung findet.
- (7) Die letzte Durchführung der Bestandserhaltungs- und Durchsetzungsempfehlungen der ICCAT erfolgte durch die Verordnungen (EG) Nr. 1936/2001 ⁽²⁾ und (EG) Nr. 520/2007 des Rates ⁽³⁾.
- (8) Die ICCAT-Empfehlung zum mehrjährigen Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer wurde durch die Verordnung (EU) 2016/1627 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ durchgeführt. Die vorliegende Verordnung gilt nicht für diesen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan.
- (9) Bei der Durchführung dieser Empfehlungen sollten sich die Union und die Mitgliedstaaten für die Förderung der Küstenfischerei und die Verwendung von Fangausrüstung und -techniken einsetzen, die selektiv sind und geringere Umweltauswirkungen haben, einschließlich Fanggeräte und -techniken für die traditionelle und handwerkliche Fischerei, und somit zu einem angemessenen Lebensstandard für die Akteure der lokalen Wirtschaft beitragen.
- (10) Mit den Rechtsvorschriften der Union sollten lediglich die ICCAT-Empfehlungen durchgeführt werden, damit für Fischer der Union und für Fischer aus Drittländern die gleichen Bedingungen gelten und die Vorschriften für alle akzeptabel sind.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sollten die Durchführung der künftigen ICCAT-Empfehlungen in Unionsrecht — im Wege des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens — unberührt lassen.
- (12) Um künftige Änderungen an den ICCAT-Empfehlungen rasch im Unionsrecht durchzuführen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung der Anhänge dieser Verordnung zu erlassen. 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 ⁽⁵⁾ niedergelegt 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.
- (13) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ ausgeübt werden.

⁽¹⁾ Verfahrensnummer 2015/0289 (COD), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1936/2001 des Rates vom 27. September 2001 mit Kontrollmaßnahmen für die Befischung bestimmter Bestände weit wandernder Arten (ABl. L 263 vom 3.10.2001, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 520/2007 des Rates vom 7. Mai 2007 mit technischen Erhaltungsmaßnahmen für bestimmte Bestände weit wandernder Arten und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 973/2001 (ABl. L 123 vom 12.5.2007, S. 3).

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) 2016/1627 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über einen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 302/2009 des Rates (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 1).

⁽⁵⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) Um die Einhaltung der GFP zu gewährleisten, sind Unionsrechtsvorschriften zur Einführung einer Kontroll-, Inspektions- und Durchsetzungsregelung, einschließlich der Bekämpfung illegaler, nicht gemeldeter und unregulierter Fischerei (IUU-Fischerei), erlassen worden. Insbesondere wird in der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates ⁽¹⁾ eine Unionsregelung zur Kontrolle, Inspektion und Durchsetzung festgelegt, die auf einem umfassenden und integrierten Ansatz beruht, um die Einhaltung aller Vorschriften der GFP zu gewährleisten. In der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 der Kommission ⁽²⁾ sind Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 festgelegt. Mit der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates ⁽³⁾ wird ein Gemeinschaftssystem zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der IUU-Fischerei festgelegt. Mit diesen Verordnungen wird bereits eine Reihe der Bestimmungen durchgeführt, die in den ICCAT-Empfehlungen enthalten sind. Es ist daher nicht erforderlich, jene Bestimmungen in die vorliegende Verordnung aufzunehmen.
- (15) Gemäß den ICCAT-Empfehlungen in Verbindung mit den in der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 festgelegten anwendbaren Bestimmungen dürfen große pelagische Langleinensfänger in Nicht-Unionsgewässern innerhalb der ICCAT-Zone Umladungen auf See vornehmen. Allerdings sollte sich die Union im Rahmen der RFO umfassend und systematisch mit dieser Frage befassen, um das Unionsverbot der Umladung auf See auf alle Unionsgewässer auszudehnen.
- (16) Mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 wurde eine Pflicht zur Anlandung eingeführt, die seit dem 1. Januar 2015 für die kleine und große pelagische Fischerei, die Industriefischerei und die Fischerei auf Lachs in der Ostsee gilt. Gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung lässt die Pflicht zur Anlandung allerdings internationale Verpflichtungen der Union, wie diejenigen, die sich aus ICCAT-Empfehlungen ergeben, unberührt. Gemäß derselben Bestimmung ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um solche internationalen Verpflichtungen, insbesondere auch Ausnahmen von der Pflicht zur Anlandung, im Unionsrecht durchzuführen. Entsprechend sind Rückwürfe in einigen kleinen und großen pelagischen Fischereien und in der Industriefischerei in bestimmten in der Delegierten Verordnung (EU) 2015/98 der Kommission ⁽⁴⁾ festgelegten Fällen zulässig.
- (17) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1984/2003 des Rates ⁽⁵⁾ werden Programme für statistische Dokumente für Schwertfisch und Großaugenthun nach Maßgabe der einschlägigen ICCAT-Bestimmungen eingeführt. Da die ICCAT für Umladungen auf See neue Bestimmungen über statistische Programme angenommen hat, sollte die Verordnung (EG) Nr. 1984/2003 geändert werden, damit diese Bestimmungen im Unionsrecht durchgeführt werden.
- (18) Zahlreiche ICCAT-Empfehlungen sind in den letzten Jahren geändert oder aufgehoben worden. Aus Gründen der Klarheit, Vereinfachung und Rechtssicherheit sollten die Verordnungen (EG) Nr. 1936/2001 und (EG) Nr. 520/2007 daher geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

TITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung werden Bestimmungen für die Bewirtschaftung, die Bestandserhaltung und die Kontrolle betreffend die Fischerei auf weit wandernde Arten, die von der Internationalen Kommission für die Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (ICCAT) bewirtschaftet werden, festgelegt.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 847/96, (EG) Nr. 2371/2002, (EG) Nr. 811/2004, (EG) Nr. 768/2005, (EG) Nr. 2115/2005, (EG) Nr. 2166/2005, (EG) Nr. 388/2006, (EG) Nr. 509/2007, (EG) Nr. 676/2007, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 1300/2008, (EG) Nr. 1342/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1627/94 und (EG) Nr. 1966/2006 (ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1).

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 der Kommission vom 8. April 2011 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik (ABl. L 112 vom 30.4.2011, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates vom 29. September 2008 über ein Gemeinschaftssystem zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei, zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1936/2001 und (EG) Nr. 601/2004 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 1093/94 und (EG) Nr. 1447/1999 (ABl. L 286 vom 29.10.2008, S. 1).

⁽⁴⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2015/98 der Kommission vom 18. November 2014 über die Umsetzung der internationalen Verpflichtungen der Union gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates im Rahmen der Internationalen Konvention zur Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik und des Übereinkommens über die künftige multilaterale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Fischerei im Nordwestatlantik (ABl. L 16 vom 23.1.2015, S. 23).

⁽⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 1984/2003 des Rates vom 8. April 2003 über eine Regelung zur statistischen Erfassung von Schwertfisch und Großaugenthun in der Gemeinschaft (ABl. L 295 vom 13.11.2003, S. 1).

*Artikel 2***Geltungsbereich**

Diese Verordnung gilt für

- a) Fischereifahrzeuge der Union und Freizeitfischerei betreibende Schiffe der Union, die im ICCAT-Übereinkommensbereich tätig sind, und im Falle von Umladungen auch außerhalb des ICCAT-Übereinkommensbereichs, wenn Arten umgeladen werden, die im Übereinkommensbereich gefangen wurden;
- b) Drittlandschiffe, die in Häfen der Mitgliedstaaten überprüft werden und ICCAT-Arten oder Fischereierzeugnisse aus solchen Arten, die zuvor nicht in einem Hafen angelandet oder umgeladen wurden, geladen haben;
- c) Fischereifahrzeuge aus Drittländern und Freizeitfischerei betreibende Schiffe aus Drittländern, die in Unionsgewässern tätig sind.

*Artikel 3***Verhältnis zu anderen Rechtsakten der Union**

Diese Verordnung gilt unbeschadet der Vorschriften einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten⁽¹⁾ und der Verordnung (EU) 2016/1627.

Die Maßnahmen gemäß der vorliegenden Verordnung gelten zusätzlich zu jenen gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 1005/2008 und (EG) Nr. 1224/2009.

*Artikel 4***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „ICCAT-Arten“ sind die in Anhang I aufgeführten Arten;
2. „tropischer Thunfisch“ ist Großaugenthun, Gelbflossenthun und Echter Bonito;
3. „Fischereifahrzeug“ ist jedes Schiff, das für die kommerzielle Nutzung biologischer Meeresschätze ausgerüstet ist, oder eine Tonnare für Roten Thun;
4. „Fangschiff“ ist ein für den Fang biologischer Meeresschätze eingesetztes Fischereifahrzeug;
5. „Fischereifahrzeug der Union“ ist ein Fischereifahrzeug, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt und in der Union registriert ist;
6. „Fanggenehmigung“ ist die einem Fischereifahrzeug der Union erteilte Genehmigung, bestimmte Fischereitätigkeiten in einem angegebenen Zeitraum, einem bestimmten Gebiet oder für eine bestimmte Fischerei unter bestimmten Bedingungen auszuüben;
7. „besondere Fanggenehmigung“ ist die einem Fischereifahrzeug der Union erteilte Genehmigung, bestimmte Fischereitätigkeiten mit einem bestimmten Fanggerät in einem angegebenen Zeitraum, einem bestimmten Gebiet oder für eine bestimmte Fischerei unter bestimmten Bedingungen auszuüben;
8. „Umladung“ ist das Entladen aller oder bestimmter Fischereierzeugnisse von einem Schiff auf ein anderes Schiff;
9. „Freizeitfischerei“ ist nichtgewerbliche Fischerei, bei der biologische Meeresschätze im Rahmen der Freizeitgestaltung, des Fremdenverkehrs oder des Sports gefangen werden;
10. „Task-I-Daten“ sind die im ICCAT-Verfahrenshandbuch für Statistiken und Probenahmen bei Thunfisch und verwandten Arten im Atlantik („Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fish“) als „Task I“ definierten Daten;
11. „Task-II-Daten“ sind die im ICCAT-Verfahrenshandbuch für Statistiken und Probenahmen bei Thunfisch und verwandten Arten im Atlantik als „Task II“ definierten Daten;
12. „Parteien“ sind die Vertragsparteien der ICCAT-Konvention und kooperierende Nichtvertragsparteien, Rechtsträger und Rechtsträger im Fischereisektor;
13. „ICCAT-Übereinkommensbereich“ sind sämtliche Gewässer des Atlantischen Ozeans und der angrenzenden Meere;

⁽¹⁾ Verfahrensnummer 2015/0289 (COD), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

14. „Partnerschaftsabkommen über nachhaltige Fischerei“ ist ein internationales Abkommen gemäß Artikel 4 Absatz 1 Nummer 37 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013;
15. „Schiffslänge“ ist die in gerader Linie gemessene Entfernung zwischen der äußersten Spitze des Bugs und dem hintersten Punkt des Hecks;
16. „großer pelagischer Langleinenfänger“ ist ein pelagischer Langleinenfänger mit einer Länge über alles von mehr als 24 Metern;
17. „großes Fischereifahrzeug“ ist ein Fischereifahrzeug mit einer Länge über alles von mehr als 20 Metern;
18. „großes Fangschiff“ ist ein Fangschiff mit einer Länge über alles von mehr als 20 Metern;
19. „ICCAT-Register der großen Fischereifahrzeuge“ ist das vom ICCAT-Sekretariat geführte Verzeichnis der großen Fischereifahrzeuge, die ICCAT-Arten im ICCAT-Übereinkommensbereich gezielt befischen dürfen;
20. „Hilfsschiff“ ist ein Schiff, mit Ausnahme von an Bord mitgeführten Hilfsbooten, das nicht mit einsatzbarem Fanggerät ausgestattet ist und das Fischereitätigkeiten erleichtert, unterstützt oder vorbereitet, auch durch Versorgung eines Fangschiffs;
21. „Transportschiff“ ist ein Hilfsschiff, das Umladungen durchführt und auf das ICCAT-Arten von einem großen pelagischen Langleinenfänger umgeladen werden;
22. „ICCAT-Register der Transportschiffe“ ist das vom ICCAT-Sekretariat geführte Verzeichnis der Schiffe, auf die auf See von großen pelagischen Langleinenfängern im ICCAT-Übereinkommensbereich umgeladen werden darf;
23. „ICCAT-Register der für den Fang von tropischem Thunfisch zugelassenen Schiffe“ ist das vom ICCAT-Sekretariat geführte Verzeichnis der großen Fischereifahrzeuge, die tropischen Thunfisch im ICCAT-Übereinkommensbereich fangen, an Bord behalten, umladen, transportieren, verarbeiten oder anlanden dürfen;
24. „Fischsammelgeräte“ („fish-aggregating devices“, im Folgenden „FAD“) sind auf der Meeresoberfläche schwimmende Objekte, die eingesetzt werden, um Fische anzuziehen;
25. „IUU-Fischerei“ sind Fangtätigkeiten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008;
26. „IUU-Liste der ICCAT“ ist ein Verzeichnis der Schiffe, die nach Erkenntnis der ICCAT IUU-Fischerei betreiben;
27. „Langleine“ ist ein Fanggerät, das aus einer Hauptleine besteht, an der je nach Zielart in unterschiedlichem Abstand unterschiedlich lange, mit zahlreichen Haken versehene Nebenleinen (Mundschnüre) befestigt sind;
28. „Ringwade“ ist ein Umschließungsnetz, das durch eine in Ringen verlaufende Schließleine unten zusammengezogen und geschlossen werden kann;
29. „Haken“ ist ein gebogenes Stück Stahldraht mit scharfer Spitze.

TITEL II

BEWIRTSCHAFTUNGS-, BESTANDSERHALTUNGS- UND KONTROLLMAßNAHMEN FÜR BESTIMMTE ARTEN

KAPITEL I

Tropischer Thunfisch

Artikel 5

Beschränkung der Anzahl großer Fangschiffe der Union, die gezielt Großaugenthun befischen

Die Anzahl und die Gesamtkapazität in Bruttoreaumzahl (im Folgenden „BRZ“) der großen Fangschiffe der Union, die im ICCAT-Übereinkommensbereich gezielt Großaugenthun befischen, werden festgelegt

- a) als die durchschnittliche Anzahl und Tonnage (in BRZ) der Fangschiffe der Union, die im ICCAT-Übereinkommensbereich während des Zeitraums 1991 bis 1992 gezielt Großaugenthun befischt haben, und
- b) anhand der Begrenzung der der ICCAT am 30. Juni 2005 gemeldeten Anzahl der Fangschiffe der Union, die 2005 gezielt Großaugenthun befischt haben.

Artikel 6

Spezielle Genehmigungen für große Fangschiffe für tropischen Thunfisch und für Hilfsschiffe

- (1) Die Mitgliedstaaten erteilen im Einklang mit den in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten⁽¹⁾ festgelegten Bestimmungen Genehmigungen für große Fangschiffe unter ihrer Flagge, um im ICCAT-Übereinkommensbereich tropischen Thunfisch zu befischen.
- (2) Die Mitgliedstaaten erteilen Genehmigungen für Hilfsschiffe unter ihrer Flagge, die für jede Art von Unterstützung der in Absatz 1 genannten Schiffe genutzt werden.

Artikel 7

ICCAT-Register der für den Fang von tropischem Thunfisch zugelassenen Schiffe

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 30 Tagen über alle Ereignisse in Kenntnis, die eine Ergänzung, Löschung oder Änderung im ICCAT-Register der für den Fang von tropischem Thunfisch zugelassenen Schiffe erfordern. Die Kommission leitet diese Informationen umgehend und spätestens innerhalb von 45 Tagen nach dem Ereignis an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (2) Großen Fischereifahrzeugen, die nicht im ICCAT-Register der für den Fang von tropischem Thunfisch zugelassenen Schiffe geführt werden, ist es nicht erlaubt, tropischen Thunfisch aus dem ICCAT-Übereinkommensbereich zu fangen, an Bord zu behalten, umzuladen, zu transportieren, umzusetzen, zu verarbeiten oder anzulanden. Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 findet in diesen Fällen keine Anwendung.

Artikel 8

Jährliches Verzeichnis der Schiffe, die tropischen Thunfisch befischen

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 30. Juni jeden Jahres das Verzeichnis der zugelassenen Schiffe unter ihrer Flagge, die im vorausgegangenen Kalenderjahr im ICCAT-Übereinkommensbereich tropischen Thunfisch befischt haben. Die Kommission setzt die ICCAT bis zum 31. Juli jeden Jahres über die von den Mitgliedstaaten erhaltenen Listen in Kenntnis.

Artikel 9

Betriebspläne für Fichsammelgeräte

- (1) Zu Ringwadenfängern und Köderschiffen, die tropischen Thunfisch in Verbindung mit Fichsammelgeräten (im Folgenden „FAD“) befischen, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 31. Dezember jeden Jahres Betriebspläne für den Einsatz solcher FAD durch unter ihrer Flagge fahrende Schiffe. Die Kommission leitet diese Informationen bis zum 31. Januar des folgenden Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (2) Mit den Betriebsplänen für Fichsammelgeräte gemäß Absatz 1 werden die nachstehenden Ziele verfolgt:
 - a) Verbesserung der Kenntnisse über Merkmale von FAD, Merkmale von Bojen, das Fischen mit FAD, einschließlich des Fischereiaufwands, und die damit verbundenen Auswirkungen auf Ziel- und Nichtzielarten;
 - b) wirksames Management des Aussetzens und Einsammelns der FAD und Baken und ihres möglichen Verlusts;
 - c) Verringerung und Begrenzung der Auswirkungen der FAD und der damit verbundenen Fischerei auf das Ökosystem, einschließlich gegebenenfalls durch Einwirkung auf die verschiedenen Komponenten der fischereilichen Sterblichkeit (z. B. Anzahl der ausgesetzten FAD, einschließlich der Anzahl der FAD-Hols durch Ringwadenfänger, Fangkapazität, Anzahl der Hilfsschiffe).
- (3) Die in Absatz 1 genannten Betriebspläne enthalten die in Anhang II festgelegten Informationen.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für jeden Ringwadenfänger unter ihrer Flagge, der in Verbindung mit FAD tropischen Thunfisch befischt, höchstens 500 Instrumentenbojen gleichzeitig eingesetzt werden.

⁽¹⁾ Verfahrensnummer 2015/0289 (COD), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

*Artikel 10***Anforderungen für FAD**

- (1) FAD müssen den folgenden Anforderungen genügen:
- a) Die Oberfläche des FAD über Wasser ist entweder nicht bedeckt oder bedeckt mit Material, das nur ein minimales Risiko des Verfangens von Nichtzielarten birgt, und
 - b) die Teile des Geräts unter Wasser bestehen ausschließlich aus Material, in dem Nichtzielarten sich nicht verfangen.
- (2) Bei der Konstruktion von FAD wird zur schrittweisen Abschaffung nicht biologisch abbaubarer FAD bis 2018 nach Möglichkeit biologisch abbaubaren Materialien Vorrang eingeräumt.
- (3) Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission als Teil des in Artikel 71 genannten Jahresberichts über die zur Einhaltung der Bestimmungen der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels getroffenen Maßnahmen. Die Kommission leitet diese Informationen an das ICCAT-Sekretariat weiter.

*Artikel 11***Von Schiffen übermittelte Informationen über FAD**

- (1) Für jedes Aussetzen eines FAD sammeln und melden Ringwadenfänger, Köderschiffe und Hilfsschiffe der Union folgende Informationen und Daten:
- a) Position des FAD;
 - b) Datum des Aussetzens des FAD;
 - c) FAD-Art (verankertes FAD, treibendes künstliches FAD);
 - d) FAD-Identifizierung (d. h. FAD-Kennung oder Identifizierung der Bake, Art der Boje — z. B. einfache Boje oder ausgestattet mit Echolot) oder andere Informationen zur Identifizierung des Eigentümers;
 - e) FAD-Konstruktionsmerkmale (Abmessungen und Material des schwimmenden Teils und der unter Wasser hängenden Struktur und Verfangmerkmale der Unterwasserstruktur).
- (2) Für jedes Anlaufen eines FAD — mit oder ohne nachfolgenden Hol — sammeln und melden Ringwadenfänger, Köderschiffe und Hilfsschiffe der Union folgende Informationen:
- a) Zweck des Anlaufens (Einholen, Bergung, Intervention bei der elektronischen Ausrüstung);
 - b) Position des FAD;
 - c) Datum des Anlaufens;
 - d) FAD-Art (verankertes FAD, treibendes natürliches FAD, treibendes künstliches FAD);
 - e) FAD-Identifizierung (d. h. FAD-Kennung oder Identifizierung der Bake) oder andere Informationen zur Identifizierung des Eigentümers;
 - f) folgt auf das Anlaufen ein Hol, die Ergebnisse des Hols, d. h. Fänge und Beifänge, unabhängig davon, ob diese, tot oder lebend, an Bord behalten oder zurückgeworfen werden, oder, wenn auf das Anlaufen kein Hol folgt, der Grund für diese Entscheidung (zum Beispiel nicht genügend oder zu kleine Fische).
- (3) Ringwadenfänger, Köderschiffe und Hilfsschiffe der Union sammeln und übermitteln für jeden Verlust eines FAD folgende Informationen:
- a) letzte erfasste Position;
 - b) Datum der letzten erfassten Position;
 - c) FAD-Identifizierung (d. h. FAD-Kennung oder Identifizierung der Bake) oder andere Informationen zur Identifizierung des Eigentümers.
- (4) Fischereifahrzeuge der Union führen ein vierteljährlich aktualisiertes Verzeichnis der eingesetzten FAD, das mindestens die in Anhang III aufgeführten Informationen enthält.

*Artikel 12***Von den Mitgliedstaaten übermittelte Informationen über FAD**

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jedes Jahr 15 Tage vor Ablauf der von der ICCAT festgesetzten Frist für das betreffende Jahr folgende Informationen, die dem ICCAT-Sekretariat nachfolgend zur Verfügung gestellt werden:

- a) die Anzahl der eingesetzten FAD pro Vierteljahr, nach FAD-Art, gegebenenfalls unter Angabe vorhandener zugehöriger Baken/Bojen oder Echolote;
- b) die Anzahl und Art der Baken/Bojen (z. B. Funk, mit Echolot), die pro Vierteljahr eingesetzt wurden;
- c) die durchschnittliche Zahl der aktiven Baken/Bojen pro Vierteljahr, die von den einzelnen Schiffen verfolgt wurden;
- d) die durchschnittliche Zahl verlorener aktiver FAD pro Vierteljahr;
- e) für jedes Hilfsschiff die Anzahl der Seetage pro Rechteck von 1°, pro Monat und pro Flaggenmitgliedstaat.

*Artikel 13***Logbücher**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass

- a) Fischereilogbücher auf Papier und in elektronischer Form sowie gegebenenfalls Logbücher von FAD zeitnah zusammengetragen und den Wissenschaftlern der Union zur Verfügung gestellt werden;
- b) die der Kommission gemäß Artikel 50 übermittelten Task-II-Daten die den Fischereilogbüchern oder gegebenenfalls den Logbüchern der FAD entnommenen Informationen umfassen.

*Artikel 14***Schonzeiten und Gebietsschließungen zum Schutz von Jungfischen**

(1) Die gezielte Fischerei auf tropischen Thunfisch oder unterstützende Tätigkeiten in Verbindung mit Gegenständen, die sich auf die Sammlung von Fischen auswirken könnten, einschließlich FAD, ist verboten

- a) vom 1. Januar bis zum 28. Februar jedes Jahres und
- b) im wie folgt abgegrenzten Gebiet:
 - nördliche Begrenzung — 5° nördlicher Breite;
 - südliche Begrenzung — 4° südlicher Breite;
 - westliche Begrenzung — 20° westlicher Länge;
 - östliche Begrenzung — die afrikanische Küste.

(2) Das in Absatz 1 genannte Verbot umfasst:

- a) das Aussetzen von treibenden Objekten mit oder ohne Bojen;
- b) Fischerei um, unter oder in Verbindung mit nicht natürlich vorkommenden Objekten, einschließlich Schiffen;
- c) Fischerei um, unter oder in Verbindung mit natürlich vorkommenden Objekten;
- d) Abschleppen treibender Objekte aus dem Gebiet heraus.

(3) Jeder Mitgliedstaat, dessen Schiffe in dem geografischen Gebiet fischen, in dem die Schonzeit und Gebietsschließung gilt,

- a) ergreift geeignete Maßnahmen um sicherzustellen, dass alle Schiffe unter seiner Flagge, einschließlich Hilfsschiffen, bei Fischereitätigkeiten während der Schonzeit und Gebietsschließung gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels einen Beobachter an Bord haben. Unbeschadet des Artikels 73 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 gilt für das Beobachterprogramm Anhang IV der vorliegenden Verordnung;
- b) übermittelt die von den Beobachtern gemäß Buchstabe a gesammelten Informationen jedes Jahr bis zum 30. Juni der Kommission, die diese der ICCAT bis zum 31. Juli meldet;
- c) ergreift geeignete Maßnahmen gegen Fischereifahrzeuge unter seiner Flagge, die die Schonzeit und Gebietsschließung gemäß Absatz 1 nicht einhalten;
- d) legt im Rahmen des Jahresberichts an die Kommission gemäß Artikel 71 einen Bericht über die Einhaltung der Schonzeit und Gebietsschließung vor.

*Artikel 15***Fischerei auf tropischen Thunfisch in bestimmten portugiesischen Gewässern**

Es ist verboten, mit Ringwaden in den Gewässern unter der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit Portugals im ICES-Untergebiet X nördlich von 36°30' N oder in den CECAF-Gebieten nördlich von 31° N und östlich von 17°30' W gefangenen tropischen Thunfisch an Bord zu behalten oder diese Arten in den genannten Gebieten mit dem genannten Fanggerät gezielt zu befischen. Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 findet in diesen Fällen keine Anwendung.

*Artikel 16***Feststellung von IUU-Fischerei**

Benachrichtigt der ICCAT-Exekutivsekretär die Kommission über einen möglichen Verstoß von Fischereifahrzeugen der Union gegen Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 14 Absätze 1 und 2, so teilt die Kommission dies unverzüglich dem betreffenden Flaggenmitgliedstaat mit. Dieser Mitgliedstaat untersucht unverzüglich den Sachverhalt und fordert das Schiff auf, falls dieses in Verbindung mit Gegenständen, einschließlich FAD, fischt, die sich auf die Sammlung von Fischen auswirken könnten, die Fangtätigkeit einzustellen und falls erforderlich, das Gebiet umgehend zu verlassen. Der betreffende Flaggenmitgliedstaat setzt die Kommission unverzüglich über die Ergebnisse seiner Untersuchung und die entsprechend getroffenen Maßnahmen in Kenntnis. Die Kommission leitet diese Informationen an den Küstenstaat und an den ICCAT-Exekutivsekretär weiter.

KAPITEL II

Weißer Thun im Nordatlantik*Artikel 17***Beschränkung der Anzahl der Schiffe**

Die Höchstzahl der Fangschiffe der Union, die im ICCAT-Übereinkommensbereich gezielt Weißen Thun im Nordatlantik befischen, wird festgelegt als die durchschnittliche Anzahl der Fangschiffe der Union, die im Zeitraum 1993 bis 1995 Weißen Thun im Nordatlantik als Zielart befischt haben.

KAPITEL III

Schwertfisch

Abschnitt 1

Schwertfisch im Atlantik*Artikel 18***Bewirtschaftungspläne für Schwertfisch im Nordatlantik**

Mitgliedstaaten, denen eine Quote zugeteilt wurde und deren Schiffe Schwertfisch im Nordatlantik befischen, übermitteln der Kommission bis zum 15. August jedes Jahres ihre Bewirtschaftungspläne. Die Kommission leitet diese Informationen bis zum 15. September jedes Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter.

*Artikel 19***Mindestgröße für Nordatlantischen Schwertfisch**

(1) Es ist verboten, Schwertfisch mit einem Lebendgewicht von weniger als 25 kg oder einer Länge von weniger als 125 cm vom Unterkiefer bis zur Schwanzflossengabelung gezielt zu befischen, an Bord zu behalten, umzuladen, anzulanden, zu transportieren, zu lagern, feilzuhalten oder zum Verkauf anzubieten, zu verkaufen oder zu vermarkten. Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 findet in diesen Fällen keine Anwendung.

(2) Abweichend von Absatz 1 dürfen bei Schwertfisch bis zu 15 % ungewollte Fänge mit einem Lebendgewicht von weniger als 25 kg oder einer Länge von weniger als 125 cm vom Unterkiefer bis zur Schwanzflossengabelung an Bord behalten, umgeladen, umgesetzt, angelandet, transportiert, gelagert, verkauft, feilgehalten oder zum Verkauf angeboten werden.

(3) Die in Absatz 2 genannte Toleranz von 15 % bezeichnet den Anteil der Schwertfische nach Stückzahl an dem von dem Schiff getätigten Gesamtfang an Schwertfisch pro Anlandung.

Abschnitt 2

Schwertfisch im Mittelmeer

Artikel 20

Für die gezielte Befischung von Schwertfisch im Mittelmeer zugelassene Schiffe

- (1) Die Mitgliedstaaten erteilen die Genehmigungen zur gezielten Befischung von Schwertfisch im Mittelmeer im Einklang mit den Bestimmungen einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten ⁽¹⁾.
- (2) Bis zum 8. Januar jeden Jahres übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission nach dem Muster im Leitfaden der ICCAT für die Übermittlung erforderlicher Daten und Informationen
- a) ein Verzeichnis aller unter ihrer Flagge fahrenden Fangschiffe, die berechtigt sind, Schwertfisch im Mittelmeer gezielt zu befischen;
- b) ein Verzeichnis aller Schiffe, die von ihnen berechtigt wurden, im Rahmen der Freizeitfischerei Schwertfisch im Mittelmeer gezielt zu befischen.
- (3) Die Kommission leitet die in Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Informationen bis zum 15. Januar jeden Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (4) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich und spätestens innerhalb von 30 Tagen darüber, wenn an den Verzeichnissen von Schiffen gemäß Absatz 2 Buchstaben a und b Ergänzungen, Streichungen oder Änderungen vorgenommen werden. Die Kommission übermittelt dem ICCAT-Sekretariat unverzüglich und spätestens 45 Tage nach dem Tag der Ergänzung, Streichung oder Änderung in diesen Verzeichnissen die entsprechenden Informationen.

Artikel 21

Beifang

Fangschiffe der Union, die nicht in dem Verzeichnis gemäß Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführt sind, sind nicht berechtigt, Schwertfisch zu fangen, an Bord zu behalten, umzuladen, zu transportieren, zu verarbeiten oder anzulanden, wenn dieser mehr als 5 % der mitgeführten Gesamtfänge nach Gewicht und/oder Stückzahl ausmacht.

Artikel 22

Besondere Fanggenehmigung

- (1) Fangschiffe der Union, die in dem Verzeichnis gemäß Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführt sind und die Harpunen oder Langleinen einsetzen, müssen eine besondere Fanggenehmigung haben.
- (2) Bis zum 30. Juni jedes Jahres übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission auf elektronischem Wege das Verzeichnis der für das vorhergehende Jahr ausgestellten Genehmigungen im Sinne des Absatzes 1. Die Kommission leitet diese Informationen bis zum 31. Juli jeden Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter.

Artikel 23

Schonzeiten

- (1) Schwertfisch darf im Mittelmeer in den Zeiträumen vom 1. bis zum 31. März und vom 1. Oktober bis zum 30. November jeden Jahres nicht gefangen (weder als Zielart noch als Beifang), an Bord behalten, umgeladen oder angelandet werden.
- (2) Die Mitgliedstaaten überwachen die Wirksamkeit der Schließung und übermitteln der Kommission bis zum 15. August jeden Jahres alle relevanten Informationen über geeignete Kontrollen und Inspektionen, die durchgeführt wurden, um die Einhaltung der Bestimmungen von Absatz 1 sicherzustellen. Die Kommission leitet diese Informationen mindestens zwei Monate vor der ICCAT-Jahrestagung an das ICCAT-Sekretariat weiter.

Artikel 24

Mindestgröße für Schwertfisch im Mittelmeer

- (1) Schwertfisch darf nur im Ganzen, d. h. ohne dass die äußeren Teile abgetrennt wurden, oder ohne Kiemen und ausgenommen an Bord behalten, umgeladen, angelandet und befördert werden.

⁽¹⁾ Verfahrensnummer 2015/0289 (COD), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

(2) Es ist verboten, Schwertfisch im Mittelmeer mit einer Länge von weniger als 90 cm vom Unterkiefer bis zur Schwanzflossengabelung oder mit weniger als 10 kg Lebendgewicht bzw. 9 kg ausgenommenem Gewicht und ohne Kiemen bzw. 7,5 kg Nettogewicht (ausgenommen, ohne Kiemen, ohne Flossen und ohne Teil des Kopfes) zu fangen, an Bord zu behalten, umzuladen, anzulanden, zu transportieren, zu lagern, feilzuhalten oder zum Verkauf anzubieten.

(3) Abweichend von Absatz 2 dürfen ungewollte Fänge von Schwertfisch im Mittelmeer unterhalb der in dem genannten Absatz festgesetzten Mindestgröße an Bord behalten, umgeladen, angelandet, transportiert, gelagert, feilgehalten oder zum Verkauf angeboten werden, wenn sie nach Gewicht oder nach Stückzahl pro Anlandung nicht mehr als 5 % des Gesamtfangs an Schwertfisch im Mittelmeer an Bord des Schiffs ausmachen.

Artikel 25

Technische Spezifikationen der Fanggeräte von Schiffen, die zur gezielten Befischung von Schwertfisch im Mittelmeer berechtigt sind

(1) Abweichend von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1967/2006 des Rates ⁽¹⁾ dürfen gezielt Schwertfisch im Mittelmeer befischende Schiffe maximal 2 800 Haken aussetzen oder an Bord mitführen.

(2) Zusätzlich zu der in Absatz 1 genannten Höchstzahl kann bei Fangreisen von mehr als zwei Tagen ein zweites Set vorbereiteter Haken zulässig sein, vorausgesetzt, es ist ordnungsgemäß unter Deck festgezurt und verstaut, sodass es nicht ohne Weiteres eingesetzt werden kann.

(3) Die Haken müssen mindestens eine Höhe von 7 cm haben.

(4) Die pelagischen Langleinen dürfen nicht länger als 30 Seemeilen (55,56 km) sein.

Artikel 26

Meldepflichten in Bezug auf Schwertfisch im Mittelmeer

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis 30. Juni jeden Jahres folgende Informationen über Fangschiffe unter ihrer Flagge, die im Vorjahr berechtigt waren, im Rahmen der pelagischen Langleinen- oder Harpunenfischerei gezielt Schwertfisch im Mittelmeer zu befischen:

a) Angaben zum Fangschiff:

i) Name des Schiffs (wenn kein Name vorhanden, ist die Registriernummer ohne das Länderkürzel anzugeben);

ii) einmalige Unions-Kennnummer des Fischereifahrzeugs (Union fleet register number) gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2017/218 der Kommission ⁽²⁾;

iii) ICCAT-Registriernummer;

b) Angaben zu den Fischereitätigkeiten auf der Grundlage von Stichproben oder für die gesamte Flotte:

i) Fangzeitraum bzw. Fangzeiträume und jährliche Gesamtzahl der Fangtage des Schiffs, aufgeschlüsselt nach Zielart und Gebiet;

ii) geografische Gebiete, angegeben als statistische Rechtecke der ICCAT, für die Fischereitätigkeiten des Schiffs, aufgeschlüsselt nach Zielart und Gebiet;

iii) Schiffstyp, aufgeschlüsselt nach Zielart und Gebiet;

iv) Anzahl der von dem Schiff eingesetzten Haken, aufgeschlüsselt nach Zielart und Gebiet;

v) Anzahl der von dem Schiff eingesetzten Langleineneinheiten, aufgeschlüsselt nach Zielart und Gebiet;

vi) Gesamtlänge aller Langleineneinheiten des Schiffs, aufgeschlüsselt nach Zielart und Gebiet;

c) Angaben zu den Fängen, für das kleinstmögliche Gebiet und den kürzestmöglichen Zeitraum:

i) Größe und, wenn möglich, Altersverteilung der Fänge;

ii) Fänge und Fangzusammensetzung je Schiff;

iii) Fischereiaufwand (durchschnittliche Fangtage je Schiff, durchschnittliche Anzahl der Haken je Schiff, durchschnittliche Langleineneinheiten je Schiff, durchschnittliche Gesamtlänge der Langleinen je Schiff).

(2) Die in Absatz 1 genannten Informationen werden in dem von der ICCAT festgelegten Format übermittelt.

(3) Die Kommission leitet die in Absatz 1 genannten Informationen bis zum 31. Juli jedes Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1967/2006 des Rates vom 21. Dezember 2006 betreffend die Maßnahmen für die nachhaltige Bewirtschaftung der Fischereiressourcen im Mittelmeer und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1626/94 (ABl. L 409 vom 30.12.2006, S. 11).

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/218 (der Kommission vom 6. Februar 2017 über das Fischereiflottenregister der Union (ABl. L 34 vom 9.2.2017, S. 9)).

KAPITEL IV

Blauer und Weißer Marlin im Atlantik

Artikel 27

Freisetzen von lebend gefangenem Blauen und Weißen Marlin

- (1) Abweichend von Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 sorgen Mitgliedstaaten, die dabei sind, ihre Quote auszuschöpfen, dafür, dass Schiffe unter ihrer Flagge alle zum Zeitpunkt des Anbordholens lebenden Exemplare von Blauem Marlin (*Makaira nigricans*) und Weißem Marlin (*Tetrapturus albidus*) freisetzen.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Blauer und Weißer Marlin auf eine Weise freigesetzt werden, die ihnen die größtmöglichen Überlebenschancen bietet.

Artikel 28

Anlandung von Blauem und Weißem Marlin über die eingeräumten Fangmöglichkeiten hinaus

Hat ein Mitgliedstaat seine Quote ausgeschöpft, so stellt er sicher, dass die Anlandungen von Exemplaren an Blauem und Weißem Marlin, die zu dem Zeitpunkt, zu dem sie längsseits des Schiffs gebracht wurden, bereits tot waren, nicht verkauft oder in den Handel gebracht werden. Diese Anlandungen werden nicht auf die Fangbeschränkungen dieses Mitgliedstaats gemäß Absatz 1 der ICCAT-Empfehlung 2015-05 angerechnet, sofern dieses Verbot in dem gemäß Artikel 71 dieser Verordnung vorgelegten Jahresbericht klar erläutert wird.

Artikel 29

Freizeitfischerei auf Blauen und Weißen Marlin

- (1) Mitgliedstaaten mit Schiffen, die im Rahmen der Freizeitfischerei Blauen und Weißen Marlin befischen, sorgen dafür, dass 5 % der Anlandungen von Blauem und Weißem Marlin im Rahmen von Fischereiwettbewerben einer wissenschaftlichen Beobachtung unterliegen.
- (2) In der Freizeitfischerei auf Blauen Marlin gilt eine Mindestgröße für die Bestandserhaltung von 251 cm vom Unterkiefer bis zur Schwanzflossengabelung.
- (3) In der Freizeitfischerei auf Weißen Marlin gilt eine Mindestgröße für die Bestandserhaltung von 168 cm vom Unterkiefer bis zur Schwanzflossengabelung.
- (4) Es ist verboten, im Rahmen der Freizeitfischerei gefangenen Blauen oder Weißen Marlin ganz oder in Teilen zu verkaufen oder zum Verkauf anzubieten.

KAPITEL V

Haie

Artikel 30

Allgemeine Bestimmungen

- (1) In den Fischereien, in denen Haie nicht gezielt befischt werden, werden ungewollt gefangene lebende Haie, die nicht zu Ernährungs- oder Subsistenzzwecken dienen, freigesetzt.
- (2) Die Mitgliedstaaten führen nach Möglichkeit Forschungen an im ICCAT-Übereinkommensbereich gefangenen Haiarten durch, um die Selektivität der Fanggeräte zu verbessern, mögliche Aufwuchsgebiete zu ermitteln und, soweit zweckmäßig, Schonzeiten und Gebietsschließungen sowie andere geeignete Maßnahmen durchzuführen. Ziel dieser Forschungen ist es, Erkenntnisse über die wichtigsten biologischen und ökologischen Parameter, den Lebenszyklus und Verhaltensmuster sowie über mögliche Paarungs-, Vermehrungs- und Aufwuchsgebiete zu gewinnen.

Artikel 31

Heringshaie (*Lamna nasus*)

- (1) Das Mitführen an Bord, das Umladen oder Anlanden von Körperteilen oder ganzen Körpern von Heringshaien, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, ist verboten.
- (2) Fangschiffe der Union setzen Heringshaie, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, unverzüglich unversehrt frei, wenn sie längsseits des Schiffs gebracht werden.

Artikel 32

Großaugen-Fuchshaie (*Alopias superciliosus*)

- (1) Das Mitführen an Bord, das Umladen oder Anlanden von Körperteilen oder ganzen Körpern von Großaugen-Fuchshaien, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, ist verboten.
- (2) Fangschiffe der Union setzen Großaugen-Fuchshaie, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, unverzüglich unversehrt frei, wenn sie längsseits des Schiffs gebracht werden.

Artikel 33

Kurzflossen-Makos (*Isurus oxyrinchus*)

Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um die fischereiliche Sterblichkeit in den Fischereien, die gezielt Kurzflossen-Makos befischen, zu verringern, und berichten der Kommission in dem Jahresbericht gemäß Artikel 71 über die entsprechenden Fortschritte.

Artikel 34

Weißspitzen-Hochseehaie (*Carcharhinus longimanus*)

- (1) Das Mitführen an Bord, das Umladen oder Anlanden von Körperteilen oder ganzen Körpern von Weißspitzen-Hochseehaien, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, ist verboten.
- (2) Fangschiffe der Union setzen Weißspitzen-Hochseehaie, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, unverzüglich unversehrt frei, wenn sie längsseits des Schiffs gebracht werden.

Artikel 35

Hammerhaie

- (1) Das Mitführen an Bord, das Umladen oder Anlanden von Körperteilen oder ganzen Körpern von Hammerhaien der Familie *Sphyrnidae* (mit Ausnahme von *Sphyrna tiburo*), die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, ist verboten.
- (2) Fangschiffe der Union setzen Hammerhaie, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, unverzüglich unversehrt frei, wenn sie längsseits des Schiffs gebracht werden.

Artikel 36

Seidenhaie (*Carcharhinus falciformis*)

- (1) Das Mitführen an Bord, das Umladen oder Anlanden von Körperteilen oder ganzen Körpern von Seidenhaien, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, ist verboten.
- (2) Fangschiffe der Union setzen Seidenhaie, die in Verbindung mit durch die ICCAT geregelten Fischereien gefangen wurden, unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit der Besatzungsmitglieder spätestens vor dem Verladen des Fangs in die Fischladeräume unversehrt frei.
- (3) Ringwadenfänger der Union, die durch die ICCAT geregelte Fischereien betreiben, ergreifen zusätzliche Maßnahmen, um die Überlebensrate ungewollt gefangener Seidenhaie zu erhöhen. Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission in dem Jahresbericht gemäß Artikel 71 über die entsprechenden Fortschritte.

Artikel 37

Beprobung von Haiarten durch wissenschaftliche Beobachter und andere ermächtigte Einzelpersonen

- (1) Abweichend von dem Verbot gemäß den Artikeln 31, 32, 34, 35 und 36, Heringshaie, Großaugen-Fuchshaie, Weißspitzen-Hochseehaie, Hammerhaie (der Familie der *Sphyrnidae*, mit Ausnahme von *Sphyrna tiburo*) und Seidenhaie an Bord mitzuführen, ist die Entnahme biologischer Proben im Rahmen gewerblicher Fischerei durch wissenschaftliche Beobachter oder von den Parteien zur Entnahme biologischer Proben ermächtigte Einzelpersonen unter den folgenden Bedingungen zulässig:
 - a) Die biologischen Proben werden ausschließlich von Tieren entnommen, die beim Einholen bereits tot sind;

- b) die biologischen Proben werden im Rahmen eines Forschungsprojekts entnommen, das dem Ständigen Ausschuss für Forschung und Statistik der ICCAT gemeldet und unter Berücksichtigung der von diesem Ausschuss empfohlenen Forschungsprioritäten entwickelt wurde. Zu dem Forschungsprojekt gehört ein ausführliches Dokument, in dem das Ziel des Projekts, die zu verwendenden Methoden, Anzahl und Art der zu entnehmenden Proben sowie die Zeit und das Gebiet der Proben beschrieben werden sollten;
- c) die biologischen Proben verbleiben bis zum Anlande- oder Umladehafen an Bord und
- d) den gemäß diesem Artikel entnommenen Proben muss bis zum letzten Anlandehafen die Genehmigung des Flaggenmitgliedstaats oder bei gecharterten Schiffen der charternden Partei und des Flaggenmitgliedstaats beiliegen. Weder diese Proben noch andere Teile der zur Probenahme herangezogenen Haie dürfen vermarktet oder verkauft werden.
- (2) Die biologische Proben gemäß Absatz 1 können insbesondere Wirbel, Gewebe, Fortpflanzungsorgane, Mägen, Hautproben, Spiraldärme, Kiefer, ganze Fische oder Skelette für taxonomische Untersuchungen und die Erstellung von Bestandsverzeichnissen der Tierwelt umfassen.
- (3) Die Beprobung darf erst beginnen, wenn der betreffende Mitgliedstaat die Genehmigung erteilt hat.

KAPITEL VI

Seevögel

Artikel 38

Maßnahmen zum Schutz von Seevögeln in dem Gebiet zwischen 20° Süd und 25° Süd

- (1) Alle Schiffe, die zwischen 20° und 25° Süd Fischfang betreiben, führen Vogelscheuchleinen (Tori-Leinen) und Tori-Stangen mit, die den Anforderungen und den ergänzenden Leitlinien gemäß Anhang V entsprechen, und setzen diese ein.
- (2) Die Tori-Leinen werden immer bereits eingesetzt, bevor die Langleinen zu Wasser gelassen werden.
- (3) Bei hohem Aufkommen oder großer Aktivität von Seevögeln wird, soweit dies praktisch durchführbar ist, eine zweite Tori-Stange mit Tori-Leine eingesetzt.
- (4) Ersatz-Tori-Leinen werden von allen Schiffen mitgeführt und sind jederzeit einsatzbereit.
- (5) Langleinenfänger, die gezielt Schwertfisch befischen und Langleinen aus Monofilgarn verwenden, sind von den Anforderungen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 ausgenommen, sofern sie alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:
- a) Langleinen werden nachts ausgesetzt, wobei Nacht definiert ist als der Zeitraum zwischen nautischer Abend- und Morgendämmerung, wie er in dem nautischen Almanach für die befischte geografische Position festgelegt ist, und
- b) es wird ein Wirbelschäkel mit einem Mindestgewicht von 60 g benutzt und dieser in einem Abstand von höchstens 3 m vom Haken platziert, um eine optimale Sinkgeschwindigkeit zu erzielen.

Die Flaggenmitgliedstaaten der Schiffe, für die die Ausnahme gemäß Unterabsatz 1 gilt, übermitteln der Kommission ihre wissenschaftlichen Erkenntnisse aus dem Beobachterprogramm für diese Schiffe.

Artikel 39

Maßnahmen zum Schutz von Seevögeln in dem Gebiet südlich von 25° Süd

Bei Langleinenfängern müssen mindestens zwei der nachstehenden Schutzmaßnahmen entsprechend den Anforderungen und den ergänzenden Leitlinien gemäß Anhang V ergriffen werden:

- a) Ausbringen der Leinen bei Nacht mit minimaler Deckbeleuchtung;
- b) Vogelscheuchleinen (Tori-Leinen);
- c) Beschweren der Leinen.

Artikel 40

Meldepflichten in Bezug auf Seevögel

- (1) Bei Langleinenfängern werden Informationen über Zwischenfälle mit Seevögeln, einschließlich ungewollter Fänge, gesammelt und an ihren Flaggenmitgliedstaat gemeldet. Die Mitgliedstaaten übermitteln diese Informationen bis zum 30. Juni jeden Jahres an die Kommission. Die Kommission leitet diese Informationen unverzüglich an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Durchführung der Maßnahmen gemäß den Artikeln 38 und 39 und über die bei der Umsetzung des Aktionsplans der Union zur Reduzierung ungewollter Fänge von Seevögeln in Fanggerät erzielten Fortschritte.

KAPITEL VII

Meeresschildkröten

Artikel 41

Allgemeine Bestimmungen in Bezug auf Meeresschildkröten

- (1) Ringwadenfänger vermeiden es, Meeresschildkröten einzukreisen, und setzen eingekreiste oder verfangene Meeresschildkröten, auch aus FAD, wieder frei. Der jeweilige Flaggenmitgliedstaat wird von den Ringwadenfängern über Wechselwirkungen zwischen Ringwaden oder FAD und Meeresschildkröten unterrichtet.
- (2) Pelagische Langleinenfänger führen an Bord Geräte zur vorsichtigen Behandlung, Befreiung und Freisetzung mit, durch die Meeresschildkröten auf eine Weise freigesetzt werden, die ihnen die größtmöglichen Überlebenschancen bietet, und setzen diese Geräte ein.
- (3) Fischer auf pelagischen Langleinenfängern setzen die in Absatz 2 genannten Geräte im Einklang mit Anhang VI ein, damit die Überlebenschancen von Meeresschildkröten so hoch wie möglich sind.
- (4) Die Mitgliedstaaten bilden Fischer auf pelagischen Langleinenfängern in den Methoden zur vorsichtigen Behandlung und Freisetzung aus.

Artikel 42

Meldepflichten in Bezug auf Meeresschildkröten

- (1) Die Mitgliedstaaten sammeln — aufgeschlüsselt nach Art der Fanggeräte — Informationen über Zwischenfälle mit Meeresschildkröten, die im Rahmen von durch die ICCAT geregelten Fischereien ihrer Schiffe auftreten, und übermitteln diese Informationen bis zum 30. Juni jeden Jahres der Kommission. Die Kommission leitet diese Informationen bis zum 31. Juli jeden Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter. Diese Informationen umfassen:
 - a) Fangmengen, Merkmale der Fanggeräte, Ort und Zeit, Zielarten und Handhabung (d. h. tot zurückgeworfen oder lebend freigesetzt);
 - b) Aufschlüsselung der Zwischenfälle nach Meeresschildkrötenarten und
 - c) Art der Haken oder des Verfängens (einschließlich FAD), Art des Köders, Größe und Art des Hakens und Größe des Tiers.
- (2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission im Rahmen des in Artikel 71 genannten Jahresberichts über die Durchführung des Artikels 41 und über andere von ihnen ergriffene Maßnahmen, um in — durch die ICCAT geregelten — Fischereien die von der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) 2010 veröffentlichten Leitlinien zur Verringerung der Sterblichkeit von Meeresschildkröten durch Fischereitätigkeiten (Guidelines to Reduce Sea Turtle Mortality in Fishing Operations) durchzuführen.

KAPITEL VIII

Fangmöglichkeiten für Roten Thun und Schwertfisch

Artikel 43

Allgemeine Regel

Gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 wenden die Mitgliedstaaten bei der Zuteilung der ihnen zugewiesenen Fangmöglichkeiten für Bestände von Rotem Thun und Schwertfisch transparente und objektive Kriterien an, die unter anderem ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Natur sein können; sie bemühen sich ferner, die nationalen Quoten unter besonderer Berücksichtigung der traditionellen und handwerklichen Fischerei gerecht zwischen den einzelnen Flottensegmenten aufzuteilen sowie Anreize für Fischereifahrzeuge der Union zu bieten, die selektives Fanggerät einsetzen oder Fangtechniken nutzen, die die Umwelt weniger beeinträchtigen.

TITEL III

GEMEINSAME KONTROLLMAßNAHMEN

KAPITEL I

Genehmigungen

Artikel 44

ICCAT-Register der großen Fischereifahrzeuge

- (1) Die Mitgliedstaaten erteilen gemäß einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten⁽¹⁾ großen Fischereifahrzeugen unter ihrer Flagge Genehmigungen, die ICCAT-Arten im ICCAT-Übereinkommensbereich gezielt zu befischen, an Bord zu behalten, umzuladen oder anzulanden.

⁽¹⁾ Verfahrensnummer 2015/0289 (COD), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission zum Zeitpunkt der Genehmigung die Verzeichnisse der nach Absatz 1 zugelassenen großen Fischereifahrzeuge. Die Kommission leitet diese Informationen unverzüglich an das ICCAT-Sekretariat weiter, damit die Schiffe in das ICCAT-Register der großen Fischereifahrzeuge aufgenommen werden können.

(3) Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich und spätestens innerhalb von 30 Tagen über alle Ereignisse in Kenntnis, die eine Ergänzung, Löschung oder Änderung im ICCAT-Register der großen Fischereifahrzeuge erfordern. Die Kommission übermittelt dem ICCAT-Sekretariat die betreffenden Informationen spätestens innerhalb von 45 Tagen nach dem Ereignis.

(4) Großen Fischereifahrzeugen, die nicht im ICCAT-Register der großen Fischereifahrzeuge verzeichnet sind, ist es nicht gestattet, ICCAT-Arten im ICCAT-Übereinkommensbereich gezielt zu befischen, an Bord zu behalten, umzuladen oder anzulanden. Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 findet in diesen Fällen keine Anwendung.

KAPITEL II

Charter

Artikel 45

Anwendungsbereich

Dieses Kapitel gilt für Chartervereinbarungen, ausgenommen Bareboat-Chartervereinbarungen, die zwischen Fangschiffen der Union und denjenigen anderer Parteien geschlossen werden, sofern die betreffenden Fangschiffe der Union nicht die Flagge wechseln.

Artikel 46

Allgemeine Bestimmungen

(1) Fangschiffe der Union dürfen sich an Chartervereinbarungen mit anderen Parteien nur als gecharterte Schiffe beteiligen, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die gecharterten Schiffe haben eine von der charternden Partei ausgestellte Fanggenehmigung und sind nicht in der IUU-Liste der ICCAT aufgeführt;
- b) den gecharterten Schiffen ist es untersagt, gleichzeitig Fischereitätigkeiten im Rahmen von mehr als einer Chartervereinbarung durchzuführen;
- c) sofern in der Chartervereinbarung nichts anderes bestimmt ist, werden die Fänge der gecharterten Schiffe ausschließlich in den Häfen der charternden Parteien angelandet und
- d) die Chartergesellschaft hat ihren Sitz im Land der charternden Partei.

(2) Umladungen auf See sind von der charternden Partei im Vorfeld zu genehmigen und erfolgen gemäß Kapitel IV dieses Titels.

Artikel 47

Benachrichtigung

(1) Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Chartervereinbarung teilt der Flaggenmitgliedstaat der Kommission seine Zustimmung zu der Chartervereinbarung mit.

(2) Fordert die Kommission innerhalb von 15 Kalendertagen nach Übermittlung der Mitteilung gemäß Absatz 1 keine weiteren Informationen an, so kann das gecharterte Fischereifahrzeug die betreffenden Fischereitätigkeiten aufnehmen.

(3) Der Flaggenmitgliedstaat setzt die Kommission unverzüglich über die Kündigung einer Chartervereinbarung in Kenntnis.

(4) Die Kommission leitet die Informationen nach den Absätzen 1 und 3 unverzüglich an den ICCAT-Sekretariat weiter.

KAPITEL III

Kontrolle der Fänge

Artikel 48

Einhaltung der Quoten und Anforderungen bezüglich der Mindestgröße

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 20. August jeden Jahres Informationen über die im Vorjahr getätigten Fänge von Quoten unterliegenden ICCAT-Arten und die Einhaltung der Anforderungen bezüglich der Mindestgröße.

- (2) Die Kommission leitet diese Informationen bis zum 15. September jedes Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter.

Artikel 49

Probenentnahmen aus Fängen

(1) Probenentnahmen aus den Fängen werden im Interesse neuer Erkenntnisse zur Biologie der einschlägigen ICCAT-Arten und zur Einschätzung der notwendigen Parameter für deren Bewertung gemäß der Verordnung (EU) 2017/1004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾, dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/1251 der Kommission ⁽²⁾ und dem 1990 vom ICCAT veröffentlichten Verfahrenshandbuch für Statistiken und Probenahmen bei Thunfisch und verwandten Arten im Atlantik vorgenommen.

(2) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit genaueren Vorschriften für die Fangprobenentnahme im Sinne von Absatz 1 des vorliegenden Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 75 Absatz 2 erlassen.

Artikel 50

Meldung der Fänge und des Fischereiaufwands

(1) Soweit die Kommission zur Einhaltung der von der ICCAT vorgegebenen jährlichen Fristen nichts anderes festgelegt hat, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 30. Juni jeden Jahres die folgenden Angaben (Task-I-Daten):

- a) Angaben zu den Merkmalen der im Vorjahr eingesetzten Flotte;
- b) Schätzungen der jährlichen Fangmengendaten (einschließlich Beifang- und Rückwurfdaten) für ICCAT-Arten im Vorjahr.

(2) Soweit die Kommission zur Einhaltung der von der ICCAT vorgegebenen jährlichen Fristen nichts anderes festgelegt hat, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 30. Juni jeden Jahres die folgenden Angaben zu ICCAT-Arten (Task-II-Daten):

- a) Angaben zu den Fängen und zum Fischereiaufwand des Vorjahrs, die genau nach Gebieten und Zeiten aufgeschlüsselt sind, einschließlich Schätzungen der Rückwurf- und Freisetzungsmengen unter Angabe des Zustands der Fische (tot oder lebend);
- b) alle Daten, die ihnen zu den Fängen vorliegen, die im Vorjahr im Rahmen der Freizeitfischerei getätigt wurden.

(3) Die Kommission leitet die Informationen nach den Absätzen 1 und 2 unverzüglich an das ICCAT-Sekretariat weiter.

(4) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit genaueren Vorschriften für Task-I- und Task-II-Daten im Sinne von Absatz 1 beziehungsweise Absatz 2 des vorliegenden Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 75 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL IV

Umladung

Artikel 51

Anwendungsbereich

(1) Dieses Kapitel gilt für folgende Umladevorgänge:

- a) im ICCAT-Übereinkommensbereich erfolgende Umladungen von ICCAT-Arten und anderen zusammen mit diesen Arten gefangenen Arten und
- b) außerhalb des ICCAT-Übereinkommensbereichs erfolgende Umladungen von ICCAT-Arten und anderen Arten, die zusammen mit diesen Arten im ICCAT-Übereinkommensbereich gefangen wurden.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2017/1004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2017 zur Einführung einer Rahmenregelung der Union für die Erhebung, Verwaltung und Nutzung von Daten im Fischereisektor und Unterstützung wissenschaftlicher Beratung zur Durchführung der Gemeinsamen Fischereipolitik und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 199/2008 des Rates (ABl. L 157 vom 20.6.2017, S. 1).

⁽²⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2016/1251 der Kommission vom 12. Juli 2016 zur Annahme eines mehrjährigen Unionsprogramms für die Erhebung, Verwaltung und Nutzung von Daten im Fischerei- und Aquakultursektor für den Zeitraum 2017-2019 (ABl. L 207 vom 1.8.2016, S. 113).

(2) Abweichend von Absatz 1 Buchstabe b gilt dieses Kapitel jedoch nicht für außerhalb des ICCAT-Übereinkommensbereichs erfolgende Umladungen auf See von im ICCAT-Übereinkommensbereich gefangenem Fisch, wenn die Umladungen unter das Umladeprogramm einer anderen RFO für Thunfisch fallen.

(3) Dieses Kapitel gilt nicht für Harpunenschiffe, die auf See frischen Schwertfisch umladen.

Artikel 52

Umladung im Hafen

(1) Mit Ausnahme der Umladungen durch große pelagische Langleinenfänger gemäß den Artikeln 53 bis 60 erfolgen alle Umladungen in bezeichneten Häfen.

(2) Fischereifahrzeuge der Union befolgen bei Umladungen im Hafen die in Anhang VII festgelegten Bestimmungen.

(3) Der vorliegende Artikel berührt nicht die Artikel 17 bis 22 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 und die Artikel 4, 6, 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008.

Artikel 53

Umladung auf See

Umladungen durch große pelagische Langleinenfänger auf See erfolgen im Einklang mit den Artikeln 54 bis 60.

Artikel 54

ICCAT-Register der Transportschiffe

(1) Die Mitgliedstaaten erteilen Transportschiffen, auf die im ICCAT-Übereinkommensbereich Fänge großer pelagischer Langleinenfänger auf See umgeladen werden sollen, im Einklang mit den Bestimmungen einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten ⁽¹⁾ entsprechende Genehmigungen.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission zum Zeitpunkt der Genehmigung die Verzeichnisse der nach Absatz 1 zugelassenen Transportschiffe. Die Kommission leitet diese Informationen unverzüglich an das ICCAT-Sekretariat weiter, damit die Schiffe in das ICCAT-Register der Transportschiffe aufgenommen werden können.

(3) Die Flaggenmitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich darüber in Kenntnis, wenn Einträge in ihre Verzeichnisse der Transportschiffe ergänzt, gestrichen oder geändert werden. Die Kommission leitet diese Informationen umgehend an das ICCAT-Sekretariat weiter.

(4) Meldungen gemäß den Absätzen 2 und 3 entsprechen dem vom ICCAT-Sekretariat dafür festgelegten Format und Layout und umfassen die folgenden Informationen:

- Schiffsname, Registernummer;
- ICCAT-Registernummer (sofern zutreffend);
- IMO-Nummer (sofern zutreffend);
- früherer Name (sofern zutreffend);
- frühere Flagge (sofern zutreffend);
- Angaben zu früheren Streichungen aus anderen Registern (sofern zutreffend);
- internationales Funkrufzeichen;
- Schiffstyp, Länge, Bruttoreaumzahl und Ladekapazität;
- Name und Anschrift des Reeders/der Reeder und des Betreibers/der Betreiber;
- Geltungsdauer der Umladegenehmigung.

(5) Im Sinne des Artikels 53 dürfen Fänge auf See nur auf im ICCAT-Register der Transportschiffe verzeichnete Transportschiffe umgeladen werden.

⁽¹⁾ Verfahrensnummer 2015/0289 (COD), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

*Artikel 55***Genehmigung für große pelagische Langleinenfänger zu Umladungen im ICCAT-Übereinkommensbereich**

- (1) Die Mitgliedstaaten erteilen großen pelagischen Langleinenfängern unter ihrer Flagge im Einklang mit den Vorschriften einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten ⁽¹⁾ die Genehmigung, Fänge auf See umzuladen.
- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission zum Zeitpunkt der Genehmigung die Verzeichnisse der nach Absatz 1 zugelassenen großen pelagischen Langleinenfänger. Die Kommission leitet diese Informationen umgehend an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (3) Die Flaggenmitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich darüber in Kenntnis, wenn Einträge in ihren Verzeichnissen der zu Umladungen auf See berechtigten großen pelagischen Langleinenfänger ergänzt, gestrichen oder geändert werden. Die Kommission leitet diese Informationen umgehend an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (4) Meldungen gemäß den Absätzen 2 und 3 entsprechen dem vom ICCAT-Sekretariat dafür festgelegten Format und Layout und umfassen die folgenden Informationen:
- Schiffsname, Registernummer;
 - ICCAT-Registernummer;
 - Geltungsdauer der Genehmigung für Umladungen auf See;
 - Flagge(n), Name(n) und Registernummer(n) des Transportschiffs oder der Transportschiffe, das/die von großen pelagischen Langleinenfängern in Anspruch genommen werden darf/dürfen.

*Artikel 56***Vorabgenehmigung von Umladungen auf See**

- (1) Umladungen durch große pelagische Langleinenfänger in Gewässern unter der Gerichtsbarkeit einer Partei müssen von dieser Partei vorab genehmigt werden. Das Original oder eine Kopie der Genehmigung ist an Bord mitzuführen und dem regionalen Beobachter der ICCAT auf Verlangen vorzulegen.
- (2) Große pelagische Langleinenfänger dürfen Umladungen auf See nur vornehmen, wenn ihnen dafür von ihrem Flaggenmitgliedstaat vorab eine entsprechende Genehmigung erteilt wurde. Das Original oder eine Kopie der Genehmigungsunterlagen ist an Bord mitzuführen und dem regionalen Beobachter der ICCAT auf Verlangen vorzulegen.
- (3) Um eine Vorabgenehmigung im Sinne der Absätze 1 und 2 zu erhalten, übermittelt der Kapitän oder der Reeder des großen pelagischen Langleinenfängers den Behörden seines Flaggenmitgliedstaats und der küstenstaatlichen Partei mindestens 24 Stunden vor der beabsichtigten Umladung die folgenden Informationen:
- a) Name des großen pelagischen Langleinenfängers und seine Nummer im ICCAT-Register der zu Umladungen auf See berechtigten großen pelagischen Langleinenfänger;
 - b) Name des Transportschiffs und seine Nummer im ICCAT-Register der Transportschiffe;
 - c) umzuladender Fang, aufgeschlüsselt nach Arten, soweit bekannt, und nach Beständen, soweit möglich;
 - d) Mengen der umzuladenden ICCAT-Arten, möglichst aufgeschlüsselt nach Beständen;
 - e) Mengen der umzuladenden anderen Arten, die zusammen mit ICCAT-Arten gefangen wurden, aufgeschlüsselt nach Arten, wenn bekannt;
 - f) Datum und Ort der Umladung;
 - g) geografische Lage der Fanggebiete, aufgeschlüsselt nach Arten sowie gegebenenfalls nach Beständen, entsprechend den Gebieten der ICCAT-Statistik.

*Artikel 57***ICCAT-Umladeerklärung**

- (1) Innerhalb von 15 Tagen nach der Umladung füllt der Kapitän oder der Reeder des großen pelagischen Langleinenfängers die ICCAT-Umladeerklärung aus und übermittelt sie seinem Flaggenmitgliedstaat und der küstenstaatlichen Partei.

⁽¹⁾ Verfahrensnummer 2015/0289 (COD), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

(2) Innerhalb von 24 Stunden nach der Umladung füllt der Kapitän des übernehmenden Transportschiffs die ICCAT-Umladeerklärung aus und übermittelt sie zusammen mit der Nummer seines Schiffs im ICCAT-Register der Transportschiffe dem ICCAT-Sekretariat, der flaggenstaatlichen Partei des großen pelagischen Langleinenfängers und dem eigenen Flaggenmitgliedstaat.

(3) Mindestens 48 Stunden vor der Anlandung übermittelt der Kapitän des übernehmenden Transportschiffs die ICCAT-Umladeerklärung zusammen mit der Nummer seines Schiffs im ICCAT-Register der Transportschiffe den zuständigen Behörden des Staates, in dem der Fang angelandet werden soll.

(4) Die ICCAT-Umladeerklärung liegt allen auf See umgeladenen unverarbeiteten oder an Bord verarbeiteten ICCAT-Arten sowie anderen zusammen mit diesen Arten gefangenen Arten, die im Gebiet oder Hoheitsgebiet einer Partei angelandet oder dort eingeführt werden, bis zum ersten Verkauf bei.

Artikel 58

Regionales Beobachterprogramm der ICCAT für Umladungen auf See

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass sich, wie in Anhang VIII festgelegt, an Bord der Transportschiffe, auf die auf See Fänge umgeladen werden, im Einklang mit dem regionalen Beobachterprogramm der ICCAT für Umladungen auf See ein regionaler ICCAT-Beobachter befindet.

(2) Unbeschadet des Artikels 73 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 ist der regionale ICCAT-Beobachter dafür verantwortlich, die Einhaltung der Bestimmungen dieses Kapitels zu überprüfen und sich insbesondere zu vergewissern, ob die umgeladenen Mengen der in der ICCAT-Umladeerklärung angegebenen Fangmenge und den im Logbuch des Fischereifahrzeugs eingetragenen Fangmengen entsprechen.

(3) Befindet sich kein regionaler Beobachter der ICCAT an Bord, so dürfen Schiffe im ICCAT-Übereinkommensbereich keine Umladungen beginnen oder fortsetzen, es sei denn, es handelt sich um Fälle höherer Gewalt, die dem ICCAT-Sekretariat entsprechend zu melden sind.

Artikel 59

Meldepflichten

(1) Der Flaggenmitgliedstaat großer pelagischer Langleinenfänger, die im Vorjahr Fänge umgeladen haben, und der Flaggenmitgliedstaat von Transportschiffen, die im Vorjahr Umladungen übernommen haben, übermitteln der Kommission bis zum 15. August jeden Jahres:

- a) die im Vorjahr umgeladenen Mengen der gefangenen ICCAT-Arten, aufgeschlüsselt nach Arten und, soweit möglich, nach Beständen;
- b) die im Vorjahr umgeladenen Mengen der anderen zusammen mit ICCAT-Arten gefangenen Arten, aufgeschlüsselt nach Arten, wenn bekannt;
- c) das Verzeichnis der großen pelagischen Langleinenfänger, die im Vorjahr Fänge umgeladen haben;
- d) einen zusammenfassenden Bericht zur Auswertung der Erkenntnisse und Schlussfolgerungen der Berichte der regionalen ICCAT-Beobachter, die Transportschiffen zugeteilt waren, die Fänge von großen pelagischen Langleinenfängern übernommen haben.

(2) Die Kommission leitet die nach Absatz 1 eingegangenen Informationen vor dem 15. September jeden Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter.

Artikel 60

Stimmigkeit der gemeldeten Daten

Der Flaggenmitgliedstaat des großen pelagischen Langleinenfängers, der auf See Fänge umgeladen hat, prüft die gemäß dieser Verordnung erhaltenen Informationen, um — nötigenfalls auch in Zusammenarbeit mit dem Anlandestaat — festzustellen, ob zwischen den gemeldeten Fängen, Umladungen und Anlandungen der einzelnen Schiffe Übereinstimmung besteht. Diese Überprüfung erfolgt in einer Weise, mit der sichergestellt ist, dass die Beeinträchtigungen und Störungen für das Schiff auf ein Minimum beschränkt sind und die Qualität der Fische nicht leidet.

KAPITEL V

Wissenschaftliche Beobachterprogramme

Artikel 61

Einrichtung nationaler Programme für wissenschaftliche Beobachter

- (1) Die Mitgliedstaaten legen nationale Programme für wissenschaftliche Beobachter unter Berücksichtigung folgender Vorgaben auf:
- Bei jeweils mindestens 5 % des Fischereiaufwands der Fischerei mit pelagischen Langleinen, Ringwaden oder Köderschiffen ist ein Beobachter an Bord;
 - abweichend von Buchstabe a ist im Fall von gecharterten Schiffen bei jeweils mindestens 10 % des Fischereiaufwands der Fischerei mit pelagischen Langleinen, Ringwaden oder Köderschiffen ein Beobachter an Bord;
 - die Beobachtung der Flottentätigkeit wird zeitlich und räumlich repräsentativ verteilt, damit unter Berücksichtigung der Merkmale der einzelnen Flotten und Fischereitätigkeiten ausreichende und angemessene Daten erfasst werden;
 - es werden Daten über sämtliche Aspekte der Fischereitätigkeit, einschließlich der Fänge, wie in Artikel 63 Absatz 1 ausgeführt, erhoben.
- (2) Die Anwesenheit von Beobachtern gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b ist wie folgt zu berechnen:
- Anzahl Hols oder Fangreisen in der Ringwadenfischerei;
 - Anzahl Fangtage, Hols oder Fangreisen in der pelagischen Langleinenfischerei oder
 - Anzahl Fangtage in der Fischerei mit Köderschiffen.
- (3) Abweichend von Absatz 1 Buchstabe a können die Mitgliedstaaten im Fall von Schiffen mit einer Länge über alles von weniger als 15 Metern eine alternative Form der wissenschaftlichen Beobachtung anwenden, wenn außergewöhnliche Sicherheitsbedenken bestehen, die die Entsendung eines Beobachters an Bord verhindern. Diese Beobachtung muss im Fall der Alternative einen vergleichbaren Umfang wie die nach Absatz 1 Buchstabe a vorgeschriebene Beobachtung haben und zu einer entsprechenden Erhebung von Daten führen. Der betreffende Mitgliedstaat legt der Kommission die Einzelheiten der alternativen Beobachtungsform vor.
- (4) Die Kommission legt die Einzelheiten der alternativen Beobachtungsform gemäß Absatz 3 dem Ständigen Ausschuss für Forschung und Statistik der ICCAT zur Bewertung vor. Alternative Beobachtungsformen müssen vor ihrer Anwendung auf der ICCAT-Jahrestagung von der ICCAT genehmigt werden.

Artikel 62

Eignung wissenschaftlicher Beobachter

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Beobachter die erforderliche Ausbildung absolviert haben, angemessen qualifiziert sind und vor ihrem Einsatz zugelassen werden. Die Beobachter müssen über die folgenden Eignungen verfügen:

- Sie müssen über ausreichende Kenntnisse und Erfahrung verfügen, um Fischarten identifizieren und Informationen über verschiedene Fanggeräte sammeln zu können;
- sie müssen über zufriedenstellende Kenntnisse der Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT verfügen;
- sie müssen fähig sein, die im Rahmen des Programms zu erhebenden Daten mit der erforderlichen Genauigkeit zu beobachten und zu protokollieren;
- sie müssen zur Entnahme biologischer Proben fähig sein;
- sie dürfen kein Besatzungsmitglied des zu beobachtenden Fischereifahrzeugs sein und
- sie dürfen nicht Beschäftigte eines Fischereiuunternehmens sein, das an der beobachteten Fischereitätigkeit beteiligt ist.

Artikel 63

Aufgaben wissenschaftlicher Beobachter

- (1) Die Mitgliedstaaten verpflichten die Beobachter insbesondere,
- Informationen über die Fangtätigkeit aufzuzeichnen und in einen Bericht aufzunehmen, der zumindest Folgendes enthält:
 - Daten über die Gesamtfangmenge der Zielarten, des Beifangs und der Rückwürfe (einschließlich Haie, Meeresschildkröten, Meeressäuger und Seevögel), Zusammensetzung des Fangs nach Größen, Handhabung (z. B. an Bord behalten, tot zurückgeworfen, lebend freigesetzt) und biologische Proben für Lebenszyklus-Studien (z. B. Keimdrüsen, Otolithen, Rückgrate, Schuppen);

- ii) Informationen über den Fangvorgang, einschließlich der Fanggebiete nach Längen- und Breitengrad, Informationen über den Fischereiaufwand (z. B. Anzahl der Hols, der Haken usw.), das Datum eines jeden Fangeinsatzes, gegebenenfalls einschließlich der Anfangs- und Endzeit des Fangeinsatzes;
 - b) Maßnahmen zur Minderung von Beifang zu beobachten und aufzuzeichnen sowie sonstige relevante Informationen zu sammeln;
 - c) Vorschläge vorzulegen, die sie als geeignet erachten, um die Effizienz von Bestandserhaltungsmaßnahmen und wissenschaftlicher Beobachtung zu erhöhen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Datenerhebung nach einem soliden Protokoll erfolgt und bei Bedarf auch fotografisch oder per Kamera dokumentiert wird.
- (3) Die Schiffskapitäne sorgen außerdem für einen angemessenen Zugang zum Schiff und den betreffenden Tätigkeiten, damit die Beobachter ihre Aufgaben effektiv wahrnehmen können.

Artikel 64

Übermittlung erfasster Informationen

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 30. Juni jeden Jahres die im Rahmen ihrer nationalen wissenschaftlichen Beobachterprogramme erfassten Informationen. Die Kommission leitet diese Informationen bis zum 31. Juli jedes Jahres an das ICCAT-Sekretariat weiter.

KAPITEL VI

Kontrolle von Drittlandfischereifahrzeugen in Häfen der Mitgliedstaaten

Artikel 65

Meldepflichten in Bezug auf bezeichnete Häfen und Kontaktstellen

- (1) Mitgliedstaaten, die Fischereifahrzeugen von Drittländern, die ICCAT-Arten oder Fischereierzeugnisse aus solchen Arten geladen haben, die bisher weder in einem Hafen angelandet noch umgeladen wurden, Zugang zu ihren Häfen gewähren wollen, bezeichnen
- a) die Häfen, für die die Fischereifahrzeuge der Drittländer gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 Anlaufgenehmigungen einholen können;
 - b) eine Kontaktstelle zur vorherigen Benachrichtigung gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008;
 - c) eine Kontaktstelle zur Übermittlung von Hafeninspektionsberichten gemäß Artikel 66 der vorliegenden Verordnung.
- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Änderungen des Verzeichnisses bezeichneter Häfen und Kontaktstellen mindestens 30 Tage, bevor diese Änderungen wirksam werden. Die Kommission leitet diese Informationen mindestens 14 Tage, bevor diese Änderungen wirksam werden, an das ICCAT-Sekretariat weiter.

Artikel 66

Berichtspflichten in Bezug auf Hafeninspektionen

- (1) Der die Inspektion durchführende Mitgliedstaat übermittelt der Kommission spätestens zehn Tage nach Abschluss der Inspektion eine Kopie des Hafeninspektionsberichts gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008. Die Kommission leitet diese Informationen spätestens 14 Tage nach Abschluss der Inspektion an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (2) Kann der Hafeninspektionsbericht nicht innerhalb des Zeitraums von zehn Tagen gemäß Absatz 1 übermittelt werden, so teilt der die Inspektion durchführende Mitgliedstaat der Kommission innerhalb dieses Zeitraums die Gründe hierfür und den Zeitpunkt der Übermittlung des Berichts mit.
- (3) Geben die bei der Inspektion erfassten Informationen Anlass zu dem Schluss, dass ein Drittlandschiff gegen ICCAT-Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen verstoßen hat, so findet Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 Anwendung.

KAPITEL VII

Durchsetzung

Artikel 67

Von Mitgliedstaaten gemeldete mutmaßliche Verstöße

(1) Über die Vorgaben gemäß Artikel 48 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 hinaus übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission mindestens 140 Tage vor der ICCAT-Jahrestagung sämtliche dokumentierten Informationen, die auf eine mögliche Nichteinhaltung der Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT durch Parteien schließen lassen. Die Kommission prüft diese Informationen und leitet sie gegebenenfalls mindestens 120 Tage vor der ICCAT-Jahrestagung an das ICCAT-Sekretariat weiter.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission das Verzeichnis der Fangschiffe mit einer Länge über alles von 12 Metern oder mehr, Verarbeitungsschiffe, Schlepper, an Umladungen beteiligten Schiffe und Hilfsschiffe, die im laufenden und vergangenen Jahr mutmaßlich IUU-Fischerei im ICCAT-Übereinkommensbereich durchgeführt haben, und fügen die Nachweise für die mutmaßliche IUU-Fischerei bei. Dieses Verzeichnis wird mindestens 140 Tage vor der ICCAT-Jahrestagung übermittelt. Die Kommission prüft diese Informationen und leitet sie, sofern sie ausreichend belegt sind, mindestens 120 Tage vor der ICCAT-Jahrestagung an das ICCAT-Sekretariat zur Erstellung des Entwurfs der IUU-Liste der ICCAT weiter.

Artikel 68

Entwurf der IUU-Liste der ICCAT

Schiffe, die in den vom ICCAT-Exekutivsekretär übermittelten Entwurf der IUU-Liste der ICCAT aufgenommen wurden, werden von den Mitgliedstaaten streng überwacht, damit die Tätigkeiten dieser Schiffe sowie etwaige Namensänderungen, Flaggenwechsel oder Änderungen des eingetragenen Reeders bei diesen Schiffen ermittelt werden können.

Artikel 69

Vom ICCAT-Exekutivsekretär gemeldete mutmaßliche Nichteinhaltung

(1) Erhält die Kommission vom ICCAT-Exekutivsekretär Informationen, die auf eine mutmaßliche Nichteinhaltung durch einen Mitgliedstaat schließen lassen, so übermittelt die Kommission diese Informationen unverzüglich dem betreffenden Mitgliedstaat.

(2) Der betreffende Mitgliedstaat legt der Kommission spätestens 45 Tage vor der ICCAT-Jahrestagung die Ergebnisse aller Ermittlungen vor, die im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Nichteinhaltung durchgeführt wurden, und unterrichtet sie über alle Maßnahmen, die im Hinblick auf die Einhaltung der Vorschriften ergriffen wurden. Die Kommission leitet diese Informationen mindestens 30 Tage vor der ICCAT-Jahrestagung an den ICCAT-Exekutivsekretär weiter.

Artikel 70

Von einer Partei gemeldete mutmaßliche Verstöße

(1) Die Mitgliedstaaten bezeichnen eine Kontaktstelle zur Entgegennahme von Hafeninspektionsberichten der Parteien.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Änderungen der Kontaktstelle gemäß Absatz 1 mindestens 30 Tage, bevor diese Änderungen wirksam werden. Die Kommission leitet diese Informationen mindestens 14 Tage, bevor diese Änderungen wirksam werden, an das ICCAT-Sekretariat weiter.

(3) Geht bei der von einem Mitgliedstaat bezeichneten Kontaktstelle ein Hafeninspektionsbericht einer Partei ein, der Beweise dafür enthält, dass ein Fischereifahrzeug unter der Flagge dieses Mitgliedstaats gegen Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT verstoßen hat, so untersucht der Mitgliedstaat diesen Verstoß umgehend und unterrichtet die Kommission innerhalb von 160 Tagen nach Erhalt dieses Hafeninspektionsberichts über den Stand der Ermittlungen und über die gegebenenfalls ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen.

(4) Kann der Flaggenmitgliedstaat die Frist nach Absatz 3 nicht einhalten, so teilt er der Kommission die Gründe hierfür sowie den Zeitpunkt der Übermittlung des Berichts zum Stand der Ermittlungen mit.

(5) Die Kommission leitet dem ICCAT-Sekretariat diese Informationen innerhalb von 180 Tagen nach Erhalt des Hafeninspektionsberichts weiter und nimmt Informationen zum Stand der Ermittlungen sowie zu Durchsetzungsmaßnahmen des Flaggenmitgliedstaats in den Jahresbericht gemäß Artikel 71 auf.

TITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN*Artikel 71***Jahresbericht**

- (1) Bis zum 20. August jeden Jahres übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission einen Jahresbericht für das vorangegangene Kalenderjahr, der Informationen über Fischereitätigkeiten, Forschung, Statistiken, Verwaltung, Inspektionsmaßnahmen und Maßnahmen zur Bekämpfung der IUU-Fischerei sowie gegebenenfalls weitere Informationen enthält.
- (2) Der Jahresbericht enthält Informationen über die zur Verringerung von Beifang und Rückwürfen ergriffenen Maßnahmen sowie über relevante Forschung in diesem Bereich.
- (3) Die Kommission sammelt die gemäß Absatz 1 und 2 erhaltenen Informationen und leitet sie unverzüglich an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (4) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit genaueren Vorschriften für das Format des Jahresberichts gemäß dem vorliegenden Artikel erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 75 Absatz 2 erlassen.

*Artikel 72***Vertraulichkeit**

Die im Rahmen dieser Verordnung erhobenen und ausgetauschten Daten werden im Einklang mit den geltenden Vertraulichkeitsvorschriften gemäß den Artikeln 112 und 113 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 behandelt.

*Artikel 73***Verfahren zur Änderung geltender Bestimmungen**

- (1) Wenn es erforderlich ist, um künftige Änderungen an den bestehenden ICCAT-Empfehlungen, die für die Union verbindlich werden, im Unionsrecht durchzuführen, und soweit die Änderungen am Unionsrecht nicht über die ICCAT-Empfehlungen hinausgehen, wird der Kommission gemäß Artikel 74 die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen Folgendes geändert wird:
- die Anhänge II bis VIII;
 - die Fristen nach Artikel 7 Absatz 1, Artikel 8, Artikel 9 Absatz 1, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 14 Absätze 1 und 3, Artikel 18, Artikel 20 Absätze 2, 3 und 4, Artikel 22 Absatz 2, Artikel 23 Absätze 1 und 2, Artikel 26 Absätze 1 und 3, Artikel 40 Absatz 1, Artikel 42 Absatz 1, Artikel 44 Absatz 3, Artikel 47 Absatz 2, Artikel 48 Absätze 1 und 2, Artikel 50 Absätze 1 und 2, Artikel 56 Absatz 3, Artikel 57 Absätze 1, 2 und 3, Artikel 59 Absätze 1 und 2, Artikel 64, Artikel 65 Absatz 2, Artikel 66 Absätze 1 und 2, Artikel 67 Absätze 1 und 2, Artikel 69 Absatz 2, Artikel 70 Absätze 2, 3 und 5 und Artikel 71 Absatz 1;
 - das Gebiet nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b;
 - die Mindestgrößen nach Artikel 19 Absätze 1 und 2, Artikel 24 Absatz 2 und Artikel 29 Absätze 2 und 3;
 - die Toleranzen nach Artikel 19 Absätze 2 und 3, Artikel 21 und Artikel 24 Absatz 3;
 - die technischen Spezifikationen für Haken und Langleinen nach Artikel 25 und Artikel 38 Absatz 5 Buchstabe b;
 - der Umfang der Anwesenheit wissenschaftlicher Beobachter nach Artikel 29 Absatz 1 und Artikel 61 Absatz 1 Buchstaben a und b;
 - die Art der Informationen und Daten nach Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3, Artikel 12, Artikel 20 Absatz 2, Artikel 26 Absatz 1, Artikel 42 Absatz 1, Artikel 50 Absätze 1 und 2, Artikel 54 Absatz 4, Artikel 55 Absatz 4, Artikel 56 Absatz 3 und Artikel 59 Absatz 1;
 - die maximale Anzahl an Instrumentenbojen nach Artikel 9 Absatz 4.
- (2) Änderungen gemäß Absatz 1 sind streng auf die Durchführung von Änderungen der betreffenden ICCAT-Empfehlung in Unionsrecht beschränkt.

*Artikel 74***Ausübung der Befugnisübertragung**

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 73 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 3. Dezember 2017 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 73 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 73 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 75

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für Fischerei und Aquakultur, der durch Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 76

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1936/2001

Artikel 4, 5, 6, 6a, 7, 8a, 8b, 8c, 9, 9a und 10 bis 19 der Verordnung (EG) Nr. 1936/2001 werden gestrichen.

Artikel 77

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1984/2003

Die Verordnung (EG) Nr. 1984/2003 wird wie folgt geändert:

a) In Artikel 3 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

„g) ‚große Fischereifahrzeuge‘ sind Fischereifahrzeuge mit einer Länge über alles von 20 Metern oder mehr;

h) ‚große pelagische Langleinensänger‘ sind pelagische Langleinensänger mit einer Länge über alles von 24 Metern oder mehr.“

b) In Artikel 4 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„c) Bei Fischfang mit einem großen Fischereifahrzeug wird es nur akzeptiert, wenn das betreffende Fischereifahrzeug im ICCAT-Register aufgeführt ist.“

c) In Artikel 5 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„c) Bei Fischfang mit einem großen Fischereifahrzeug wird die Richtigkeit der Angaben in dem Dokument nur bestätigt, wenn das betreffende Fischereifahrzeug im ICCAT-Register aufgeführt ist.“

d) In Kapitel 2 wird folgender Abschnitt angefügt:

„Abschnitt 4

Pflichten des Mitgliedstaats im Fall der Umladung von Erzeugnissen im ICCAT-Übereinkommensbereich

Artikel 7a

Statistische Dokumente und Berichterstattung

(1) Bei der Bestätigung der Richtigkeit statistischer Dokumente stellt der Flaggenmitgliedstaat großer pelagischer Langleinensänger sicher, dass Umladungen der gemeldeten Fangmenge eines jeden solchen Schiffs entsprechen.

(2) Der Flaggenmitgliedstaat großer pelagischer Langleinenfänger bestätigt die Richtigkeit der Angaben statistischer Dokumente für umgeladene Fänge, nachdem bestätigt wurde, dass die Umladung im Einklang mit den Artikeln 51 bis 58 der Verordnung (EU) 2017/2107 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erfolgt ist. Diese Bestätigung basiert auf den Informationen, die durch das regionale ICCAT-Beobachterprogramm für Umladungen auf See gewonnen wurden.

(3) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass im Falle von Schiffen, die im ICCAT-Verzeichnis der zu Umladungen auf See berechtigten großen pelagischen Langleinenfänger aufgeführt sind, für Fischarten, für die ein statistisches Dokument eingeführt wurde und die mit großen pelagischen Langleinenfängern im ICCAT-Übereinkommensbereich gefangen wurden, validierte statistische Dokumente sowie eine Kopie der ICCAT-Umladeerklärung mitgeführt werden, wenn diese Fischarten in ihr Gebiet oder Hoheitsgebiet eingeführt werden.

(*) Verordnung (EU) 2017/2107 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 zur Festlegung von Bewirtschaftungs-, Bestandserhaltungs- und Kontrollmaßnahmen für den Übereinkommensbereich der Internationalen Kommission für die Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (ICCAT) und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1936/2001, (EG) Nr. 1984/2003 und (EG) Nr. 520/2007 des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 1).“

Artikel 78

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 520/2007

Artikel 4 Absatz 1, Teil II und die Anhänge II, III und IV der Verordnung (EG) Nr. 520/2007 werden gestrichen.

Artikel 79

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Straßburg am 15. November 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. MAASIKAS

ANHANG I

ICCAT-ARTEN

Familie	Lateinische Bezeichnung	Deutsche Bezeichnung
<i>Scombridae</i>	<i>Acanthocybium solandri</i>	Wahoo
	<i>Allothunnus fallai</i>	Schlankthun
	<i>Auxis rochei</i>	Melvera-Fregattmakrele
	<i>Auxis thazard</i>	Fregattmakrele
	<i>Euthynnus alletteratus</i>	Falscher Bonito
	<i>Gasterochisma melampus</i>	Großschuppenmakrele
	<i>Katsuwonus pelamis</i>	Echter Bonito
	<i>Orcynopsis unicolor</i>	Ungestreifte Pelamide
	<i>Sarda sarda</i>	Pelamide
	<i>Scomberomorus brasiliensis</i>	Serra-Makrele
	<i>Scomberomorus cavalla</i>	Königsmakrele
	<i>Scomberomorus maculatus</i>	Gefleckte Königsmakrele
	<i>Scomberomorus regalis</i>	Falsche Königsmakrele
	<i>Scomberomorus tritor</i>	Ostatlantische Königsmakrele
	<i>Thunnus alalunga</i>	Weißer Thun
	<i>Thunnus albacares</i>	Gelbflossenthun
	<i>Thunnus atlanticus</i>	Schwarzflossenthun
	<i>Thunnus maccoyii</i>	Südlicher Blauflossenthun
<i>Thunnus obesus</i>	Großaugenthun	
<i>Thunnus thynnus</i>	Roter Thun	
<i>Istiophoridae</i>	<i>Istiophorus albicans</i>	Atlantischer Segelfisch
	<i>Makaira indica</i>	Schwarzer Marlin
	<i>Makaira nigricans</i>	Blauer Marlin
	<i>Tetrapturus albidus</i>	Weißer Marlin
	<i>Tetrapturus belone</i>	Mittelmeer-Speerfisch
	<i>Tetrapturus georgii</i>	Rundschuppen-Speerfisch
	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	Langschnauziger Speerfisch
<i>Xiphiidae</i>	<i>Xiphias gladius</i>	Schwertfisch
<i>Alopiidae</i>	<i>Alopias superciliosus</i>	Großaugen-Fuchshai
<i>Carcharhinidae</i>	<i>Carcharhinus falciformis</i>	Seidenhai
	<i>Carcharhinus longimanus</i>	Weißspitzen-Hochseehai
	<i>Prionace glauca</i>	Blauhai

Familie	Lateinische Bezeichnung	Deutsche Bezeichnung
<i>Lamnidae</i>	<i>Isurus oxyrinchus</i>	Kurzflossen-Mako
	<i>Lamna nasus</i>	Heringshai
<i>Sphyrnidae</i>	<i>Sphyrna</i> spp.	Hammerhaie
<i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	Gemeine Goldmakrele

ANHANG II

LEITLINIEN FÜR DIE ERSTELLUNG VON BETRIEBSPLÄNEN FÜR FISCHSAMMELGERÄTE (FAD)

Der FAD-Betriebsplan für Ringwaden- und Köderschiffлотten einer Partei muss Folgendes umfassen:

1. Beschreibung

- a) FAD-Art: AFAD = verankert; DFAD = treibend
- b) Art der Bake/Boje
- c) Höchstzahl der FAD, die pro Ringwade und FAD-Art eingesetzt werden
- d) Mindestabstand zwischen den AFAD
- e) Verringerung von Beifängen und Konzept für deren Verwendung
- f) Prüfung des Zusammenwirkens mit anderen Gerätearten
- g) Erklärung oder Konzept hinsichtlich der „FAD-Eigentümerschaft“

2. Institutionelle Vorkehrungen

- a) Institutionelle Zuständigkeiten für den FAD-Betriebsplan
- b) Verfahren für einen Antrag auf Genehmigung des FAD-Einsatzes
- c) Pflichten der Schiffseigner und Schiffskapitäne hinsichtlich des Ausbringens und der Verwendung von FAD
- d) Konzept für das Ersetzen von FAD
- e) Über diese Verordnung hinausgehende zusätzliche Meldepflichten
- f) Konzept für die Streitbeilegung im Zusammenhang mit FAD
- g) Angaben zu Schongebieten oder Schonzeiten, z. B. Hoheitsgewässer, Schifffahrtsstraßen, Nähe zu handwerklicher Fischerei usw.

3. Konstruktionspezifikationen und -anforderungen für FAD

- a) Konstruktionsmerkmale der FAD (Beschreibung)
- b) Lichtanforderungen
- c) Radarreflektoren
- d) Sichtweite
- e) FAD-Kennungen und Identifizierung
- f) Funkbojen-Kennungen und Identifizierung (Seriennummernanforderungen)
- g) Echolotbojen-Kennungen und Identifizierung (Seriennummernanforderungen)
- h) Satelliten-Transmitter
- i) Zu biologisch abbaubaren FAD durchgeführte Forschung
- j) Vermeidung des Verlusts oder der Aufgabe von FAD
- k) Konzept für das Einholen von FAD

4. Anwendungszeitraum des FAD-Betriebsplans

5. Mittel zur Überwachung und Überprüfung der Durchführung des FAD-Betriebsplans

ANHANG III

VERZEICHNIS EINGESETZTER FISCHSAMMELGERÄTE (FAD) AUF QUARTALS BASIS

FAD-Identifizierung		FAD-Art und Art der elektronischen Ausrüstung		Konstruktionsmerkmale der FAD				Bemerkung
FAD-Kennung	Identifizierung der zugehörigen Bake	FAD-Art	Art der zugehörigen Bake und/oder der elektronischen Ausrüstung	Schwimmender Teil des FAD		Struktur des FAD unter Wasser		
				Maße	Material	Maße	Material	
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(4)	(6)	(7)
...
...

- (1) Fehlen die FAD-Kennung und die Identifizierung der zugehörigen Bake oder sind sie unleserlich, so weisen Sie bitte darauf hin und machen Sie alle verfügbaren Angaben, die dazu beitragen können, den Eigentümer des FAD zu identifizieren.
- (2) Verankertes FAD, treibendes natürliches FAD oder treibendes künstliches FAD.
- (3) Z. B. GPS, Echolot usw. Gehört zum FAD keine elektronische Ausrüstung, so vermerken Sie bitte das Fehlen dieser Ausrüstung.
- (4) Z. B. Breite, Länge, Höhe, Tiefe, Maschengröße usw.
- (5) Angabe des Materials der Struktur und der Umkleidung und Angaben, ob das Material biologisch abbaubar ist.
- (6) Z. B. Netze, Tauwerk, Palmblätter usw.; Angabe zu Verfangmerkmalen und/oder zur biologischen Abbaubarkeit des Materials.
- (7) Angaben zu Beleuchtungsspezifikationen, Radarreflektoren und Sichtweiten.

ANHANG IV

ANFORDERUNGEN AN DAS BEOBACHTERPROGRAMM FÜR SCHIFFE, DIE TROPISCHEN THUNFISCH IN DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN DER SCHONZEITEN UND GEBIETSSCHLIESSUNGEN FISCHEN

1. Die Beobachter verfügen über die folgenden für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Eignungen:
 - ausreichende Erfahrung, um Fischarten und Fanggerät zu identifizieren;
 - zufriedenstellende Kenntnis der Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT, welche durch eine auf die ICCAT-Ausbildungsleitlinien gestützte Bescheinigung des betreffenden Mitgliedstaats nachzuweisen ist;
 - Fähigkeit, mit der erforderlichen Genauigkeit zu beobachten und zu protokollieren;
 - hinreichende Kenntnis der Sprache des Flaggenstaats des beobachteten Schiffs.
2. Die Beobachter sind keine Besatzungsmitglieder des beobachteten Fischereifahrzeugs und
 - a) sind Staatsangehörige einer der Parteien;
 - b) sind in der Lage, die Aufgaben gemäß Nummer 3 wahrzunehmen;
 - c) sind nicht finanziell oder als Nutznießer an der Fischerei auf tropischen Thunfisch beteiligt.

Aufgaben der Beobachter

3. Die Beobachter haben insbesondere folgende Aufgaben:
 - a) Überwachung der Einhaltung der von der ICCAT genehmigten Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen durch das Fischereifahrzeug.

Insbesondere müssen die Beobachter

 - i) die Fangtätigkeiten registrieren und melden;
 - ii) die Fänge beobachten und schätzen und die Einträge im Logbuch überprüfen;
 - iii) Schiffe aufspüren und registrieren, die möglicherweise eine den Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT zuwiderlaufende Fangtätigkeit ausüben;
 - iv) die Position des Schiffs während der Fangtätigkeit überprüfen;
 - v) auf der Grundlage der Leitlinien des Ständigen ICCAT -Ausschusses für Forschung und Statistik wissenschaftliche Arbeiten durchführen, z. B. Erfassung von Task-II-Daten, wenn dies von der ICCAT verlangt wird.
 - b) Unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit des Beobachters unverzüglich Meldung einer Fischereitätigkeit im Zusammenhang mit FAD, die von dem Schiff in dem Gebiet und während des Zeitraums nach Artikel 11 durchgeführt wird.
 - c) Erstellung allgemeiner Berichte über die nach Maßgabe der vorliegenden Nummer 3 gesammelten Informationen, wobei dem Schiffskapitän Gelegenheit zu geben ist, sachdienliche Informationen aufzunehmen.
4. Die Beobachter behandeln alle Informationen über die Fangtätigkeiten und Umladungen der Fischereifahrzeuge als vertraulich und erkennen diese Forderung als Voraussetzung für die Ernennung zum Beobachter schriftlich an.
5. Die Beobachter genügen den Anforderungen, welche sich aus den Gesetzen und Vorschriften des Flaggenmitgliedstaats ergeben, dessen Gerichtsbarkeit das Schiff untersteht, dem der Beobachter zugeteilt ist.
6. Die Beobachter halten die Rangordnung und die allgemeinen Verhaltensregeln ein, die für die gesamte Schiffsbesatzung gelten, sofern diese Regeln nicht die Wahrnehmung der in diesem Programm beschriebenen Aufgaben der Beobachter und der unter Nummer 7 beschriebenen Pflichten beeinträchtigen.

Pflichten des Flaggenmitgliedstaats

7. Zu den Zuständigkeiten der Beobachter der Flaggenmitgliedstaaten der Fischereifahrzeuge und deren Kapitäne gehört insbesondere Folgendes:
 - a) Die Beobachter erhalten Zugang zum Schiffspersonal sowie zu Fanggeräten und Ausrüstungen;

-
- b) auf Anfrage wird den Beobachtern, sofern das Schiff, dem sie zugeteilt sind, entsprechend ausgerüstet ist, auch Zugang zu folgender Ausrüstung gewährt, um die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Nummer 3 zu erleichtern:
- i) Satellitennavigationsausrüstung;
 - ii) Radarsichtgeräten, wenn in Betrieb;
 - iii) elektronischen Kommunikationsmitteln;
- c) die Beobachter sind, was Unterbringung, Verpflegung und angemessene sanitäre Einrichtungen anbelangt, den Schiffsoffizieren gleichzustellen;
- d) den Beobachtern wird auf der Brücke oder im Ruderhaus ausreichender Platz für Schreibarbeiten sowie an Deck ausreichender Platz für die Wahrnehmung der Beobachteraufgaben eingeräumt, und
- e) der Flaggenmitgliedstaat trägt dafür Sorge, dass Kapitäne, Besatzung und Schiffseigner Beobachter bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben weder behindern noch einschüchtern, unterbrechen, beeinflussen, bestechen oder zu bestechen versuchen.
-

ANHANG V

TECHNISCHE MINDESTSTANDARDS FÜR SCHUTZMASSNAHMEN

Schutzmaßnahme	Beschreibung	Spezifikation
Ausbringen der Leinen bei Nacht mit minimaler Deckbeleuchtung	Kein Ausbringen zwischen nautischer Morgen- und Abenddämmerung. Deckbeleuchtung muss so gering wie möglich bleiben.	Die nautische Abend- und die nautische Morgendämmerung werden nach den Angaben für den betreffenden Breitengrad, die Ortszeit und das Datum in den Tabellen des nautischen Almanachs bestimmt. Die minimale Deckbeleuchtung darf nicht gegen die Mindeststandards für Sicherheit und Schifffahrt verstoßen.
Vogelscheuchleinen (Tori-Leinen)	Während des Ausbringens von Langleinen müssen Vogelscheuchleinen eingesetzt werden, um Vögel von der Annäherung an die Mundschnur abzuhalten.	<p>Für Schiffe von 35 m Länge oder mehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Mindestens eine Vogelscheuchleine ist einzusetzen. Soweit praktisch machbar, sollten die Schiffe bei großen Seevogelkonzentrationen bzw. großer Seevogelaktivität eine zweite Tori-Stange und Vogelscheuchleine verwenden; die beiden Tori-Leinen sollten gleichzeitig jeweils auf einer Seite der ausgebrachten Leine eingesetzt werden. — Die Vogelscheuchleine muss sich auf einer Länge von mindestens 100 m über der Wasseroberfläche befinden. — Die verwendeten langen Scheuchbänder müssen lang genug sein, um bei ruhigen Bedingungen die Meeresoberfläche zu berühren. — Der Abstand zwischen den langen Scheuchbändern darf nicht mehr als 5 m betragen. <p>Für Schiffe unter 35 m Länge:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Mindestens eine Vogelscheuchleine ist einzusetzen. — Die Vogelscheuchleine muss sich auf einer Länge von mindestens 75 m über der Wasseroberfläche befinden. — Es müssen lange und/oder kurze (aber mindestens 1 m lange) Scheuchbänder verwendet und in folgenden Abständen angebracht werden: <ul style="list-style-type: none"> — kurz: Abstände von nicht mehr als 2 m; — lang: Abstände von nicht mehr als 5 m auf den ersten 55 m der Vogelscheuchleine. <p>Weitere Leitlinien für die Konstruktion und den Einsatz von Vogelscheuchleinen sind in den untenstehenden ergänzenden Leitlinien für Konstruktion und Einsatz von Tori-Leinen enthalten.</p>
Beschweren der Leinen	Vor dem Ausbringen an der Mundschnur einzusetzende Gewichte	bis zu 1 m vom Haken über 45 g Gesamtgewicht oder bis zu 3,5 m vom Haken über 60 g Gesamtgewicht oder bis zu 4 m vom Haken über 98 g Gesamtgewicht.

ERGÄNZENDE LEITLINIEN FÜR KONSTRUKTION UND EINSATZ VON TORI-LEINEN

Vorbemerkung

In der oben stehenden Tabelle finden sich die technischen Mindestanforderungen für den Einsatz von Tori-Leinen. Diese ergänzenden Leitlinien sind als Hilfe für die Ausarbeitung und Anwendung von Vorschriften für Tori-Leinen in der Langleinensfischerei gedacht. Auch wenn diese Leitlinien bereits recht klar sind, wird angeregt, die Wirksamkeit von Tori-Leinen durch Versuche im Rahmen der Anforderungen der oben stehenden Tabelle noch weiter zu verbessern. Die Leitlinien berücksichtigen unterschiedliche Umwelt- und Einsatzbedingungen wie Wetter, Setzgeschwindigkeit und Schiffsgröße, die alle eine Rolle spielen, wenn Tori-Leinen erfolgreich verhindern sollen, dass Vögel Köder fressen. Konstruktion und Einsatz der Tori-Leinen können an die jeweiligen Bedingungen angepasst werden, solange ihre Wirkung nicht beeinträchtigt wird. Eine ständige weitere Verbesserung der Tori-Leinen ist angedacht und entsprechend sollten diese Leitlinien künftig überarbeitet werden.

Konstruktion von Tori-Leinen

1. Mit einer geeigneten Ballast-Vorrichtung, die an dem im Wasser liegenden Abschnitt der Tori-Leine angebracht ist, lässt sich die Ausdehnung über dem Wasser erhöhen.
2. Die Leine über Wasser sollte leicht genug sein, so dass ihre Bewegungen unvorhersehbar sind, damit sich die Vögel nicht an die Leine gewöhnen, und gleichzeitig so schwer, dass die Leine nicht vom Wind abgetrieben wird.
3. Die Leine wird am besten mit einem starken Tönnchenwirbel am Schiff festgemacht, damit sie sich nicht verfängt.
4. Die Scheuchbänder sollten aus einem Material sein, das auffällig ist und unregelmäßige Flatterbewegungen erlaubt (z. B. mit rotem Kunststoff überzogene starke Schnur), und mit einem starken Kreuzwirbel (damit auch diese sich nicht verwickeln) an der Tori-Leine befestigt sein.
5. Jedes Scheuchband sollte aus zwei oder mehr Litzen bestehen.
6. Jedes Scheuchbandpaar sollte mit einem Clip leicht zu lösen sein, damit die Leine problemlos verstaut werden kann.

Einsatz von Tori-Leinen

1. Die Leine sollte an einer am Schiff befestigten Stange angebracht sein. Die Tori-Stange sollte so hoch wie möglich sein, damit die Leine die Köder über eine ausreichende Distanz hinter dem Schiff schützt und sich nicht mit dem Fanggerät verwickelt. Je höher die Stange, desto größer der Köderschutz. So bietet z. B. eine Höhe von rund 7 m über der Wasserlinie etwa 100 m Köderschutz.
2. Wenn von einem Schiff aus nur eine Tori-Leine verwendet wird, sollte sie luvseitig zu den eingesetzten Ködern ausgebracht werden. Wenn beköderte Haken außerhalb des Heckbereichs ausgebracht werden, sollte der Befestigungspunkt der Tori-Leine am Schiff mehrere Meter vom Heck entfernt an der Schiffsseite liegen, von der aus die Köder eingesetzt werden. Wenn von einem Schiff aus zwei Tori-Leinen verwendet werden, sollten die beköderten Haken innerhalb der von den beiden Tori-Leinen umschlossenen Fläche eingesetzt werden.
3. Empfohlen wird der Einsatz von mehreren Tori-Leinen, damit die Köder noch besser vor Vögeln geschützt sind.
4. Da die Leinen reißen und sich verwickeln können, sollten Ersatz-Tori-Leinen mitgeführt werden, damit eine beschädigte Leine sofort ersetzt und der Fischfang ohne Unterbrechung fortgesetzt werden kann. In die Tori-Leine können Sollbruchstellen eingearbeitet werden, um Sicherheits- und Betriebsprobleme so gering wie möglich zu halten, wenn ein Langleinenschwimmer sich verdrehen oder sich mit dem im Wasser liegenden Teil einer Tori-Leine verwickeln sollte.
5. Wenn Fischer ein Beköderungsgerät einsetzen, müssen dieses Gerät und die Tori-Leine aufeinander abgestimmt werden, indem dafür gesorgt wird, dass das Gerät die Köder direkt unter der schützenden Tori-Leine auswirft. Wenn das Gerät (oder mehrere Geräte) sowohl steuerbord als auch backbord ausgeworfen werden kann (können), sollten zwei Tori-Leinen eingesetzt werden.
6. Wenn sie eine Nebenleine von Hand auswerfen, sollten Fischer sicherstellen, dass die beköderten Haken und die aufgewickelten Abschnitte der Nebenleine unter der schützenden Tori-Leine ausgeworfen werden und dabei das Schraubenwasser gemieden wird, das die Sinkgeschwindigkeit verlangsamten kann.
7. Fischern wird empfohlen, für das leichte Aussetzen und Wiedereinholen der Tori-Leinen manuelle, elektrische oder hydraulische Winden zu installieren.

ANHANG VI

DETAILLIERTE ANFORDERUNGEN FÜR DAS FREISETZEN VON MEERESSCHILDKRÖTEN

Verfahren der vorsichtigen Behandlung:

- i) Soll eine Meeresschildkröte dem Wasser entnommen werden, so wird ein angemessener Korb oder Hamen verwendet, um Meeresschildkröten an Bord zu bringen, die an einem Haken hängen oder sich in Fanggeräten verfangen haben. Es wird keine Meeresschildkröte an einer Fangleine aus dem Wasser gezogen, die am Körper der Meeresschildkröte verhakt ist oder in der sich die Meeresschildkröte verfangen hat. Kann die Meeresschildkröte dem Wasser nicht sicher entnommen werden, so sollte die Besatzung die Leine so nah wie möglich am Haken durchtrennen, ohne die Meeresschildkröte unnötig zusätzlich zu verletzen.
- ii) In Fällen, in denen Meeresschildkröten an Bord genommen werden, bewerten Schiffsbetreiber oder Besatzung vor dem Freisetzen den Zustand der Meeresschildkröten, die gefangen wurden oder sich verfangen haben. Meeresschildkröten, die Bewegungsschwierigkeiten haben oder reaktionslos sind, werden soweit möglich an Bord behalten und versorgt, um ihre Überlebenschancen vor dem Freisetzen so gut wie möglich zu sichern. Diese Verfahren sind in den Leitlinien der FAO zur Verringerung der Meeresschildkrötensterblichkeit bei Fischereieinsätzen ausführlicher dargelegt.
- iii) Soweit praktisch möglich werden Meeresschildkröten bei Fangtätigkeiten oder im Rahmen nationaler Beobachterprogramme (z. B. Markierungsoperationen) im Einklang mit den Leitlinien der FAO zur Verringerung der Meeresschildkrötensterblichkeit bei Fischereieinsätzen behandelt.

Verwendung von Leinenkappern:

- i) Langleinenfänger führen Leinenkapper an Bord mit und verwenden diese, wenn ein Enthaken nicht möglich ist, ohne die Meeresschildkröte beim Freisetzen zu verletzen.
- ii) Andere Arten von Schiffen, die Fanggeräte verwenden, in denen sich Meeresschildkröten verfangen können, führen Leinenkapper an Bord mit und verwenden diese, um Meeresschildkröten sicher von Fanggeräten zu trennen und freizusetzen.

Verwendung von Hakenlösern:

- i) Langleinenfänger führen Hakenlöser an Bord mit, um Haken wirksam von Meeresschildkröten zu entfernen.
 - ii) Wird ein Haken verschluckt, so wird nicht der Versuch unternommen, den Haken zu entfernen. Stattdessen wird die Leine so nah wie möglich am Haken durchtrennt, ohne die Meeresschildkröte unnötig zusätzlich zu verletzen.
-

ANHANG VII

UMLADUNGEN IN HÄFEN

1. Umladungen in Häfen durch Unionsschiffe oder in Unionshäfen von im ICCAT-Übereinkommensbereich gefangenem Thunfisch und verwandten Arten sowie anderen zusammen mit diesen Arten gefangenen Arten erfolgen nach dem folgenden Verfahren:

Mitteilungspflichten

2. Fischereifahrzeug
 - 2.1 Mindestens 48 Stunden vor der Umladung teilt der Kapitän des Fischereifahrzeugs den Behörden des Hafenstaats den Namen des Transportschiffs sowie Datum und Uhrzeit der Umladung mit.
 - 2.2 Der Kapitän eines Fischereifahrzeugs teilt seinem Flaggenmitgliedstaat zum Zeitpunkt der Umladung Folgendes mit:
 - die umzuladenden Mengen Thunfisch und verwandter Arten, möglichst aufgeschlüsselt nach Beständen;
 - die Mengen der umzuladenden anderen Arten, die zusammen mit Thunfisch und verwandten Arten gefangen wurden, aufgeschlüsselt nach Arten, soweit bekannt;
 - das Datum und den Ort der Umladung;
 - den Namen, die Registriernummer und den Flaggenstaat des übernehmenden Transportschiffs und
 - die geografische Lage der Fanggebiete, aufgeschlüsselt nach Arten sowie gegebenenfalls nach Beständen, entsprechend den Gebieten der ICCAT-Statistik.
 - 2.3 Der Kapitän des betreffenden Fischereifahrzeugs füllt spätestens 15 Tage nach der Umladung die ICCAT-Umladeerklärung aus und übermittelt sie seinem Flaggenmitgliedstaat, gegebenenfalls zusammen mit der Nummer im ICCAT-Fangschiffregister.
3. Übernehmendes Schiff
 - 3.1 Der Kapitän des übernehmenden Transportschiffs meldet mindestens 24 Stunden vor Beginn sowie nach Abschluss der Umladung den Hafenstaatbehörden die Mengen Thunfisch und verwandter Arten, die auf sein Schiff umgeladen wurden, füllt die ICCAT-Umladeerklärung aus und übermittelt sie den zuständigen Behörden innerhalb von 24 Stunden.
 - 3.2 Der Kapitän des übernehmenden Transportschiffs übermittelt den zuständigen Behörden des Anlandestaates mindestens 48 Stunden vor der Anlandung eine ausgefüllte ICCAT-Umladeerklärung.

Zusammenarbeit zwischen Hafenstaat und Anlandestaat

4. Der Hafenstaat und der Anlandestaat gemäß den vorstehenden Nummern prüfen die gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs erhaltenen Informationen — nötigenfalls auch in Zusammenarbeit mit der flaggenstaatlichen Partei des Fischereifahrzeugs —, um festzustellen, ob zwischen den gemeldeten Fängen, Umladungen und Anlandungen der einzelnen Schiffe Übereinstimmung besteht. Diese Prüfung ist so durchzuführen, dass die Tätigkeiten des Schiffs möglichst wenig gestört werden und die Fischqualität nicht beeinträchtigt wird.

Berichterstattung

5. Jeder Flaggenmitgliedstaat des Fischereifahrzeugs nimmt in seinen Jahresbericht an die ICCAT detaillierte Angaben über die Umladungen auf, die seine Schiffe durchgeführt haben.

ANHANG VIII

REGIONALES BEOBACHTERPROGRAMM DER ICCAT FÜR UMLADUNGEN AUF SEE

1. Die Mitgliedstaaten verpflichten Transportschiffe, die im ICCAT-Register der Schiffe geführt sind, auf die im ICCAT-Übereinkommensbereich Fänge umgeladen werden dürfen und die auf See Umladungen durchführen, bei jeder Umladung im ICCAT-Übereinkommensbereich einen regionalen ICCAT-Beobachter an Bord zu haben.
2. Die Beobachter werden von der ICCAT ernannt und an Bord der Transportschiffe eingesetzt, die im ICCAT-Übereinkommensbereich Umladungen von großen pelagischen Langleinenfängern unter der Flagge einer Partei, die das regionale ICCAT-Beobachterprogramm umsetzt, aufnehmen dürfen.

Benennung der Beobachter

3. Die benannten Beobachter verfügen über die folgenden für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Eignungen:
 - nachgewiesene Fähigkeit, ICCAT-Arten und Fanggeräte zu identifizieren, wobei eindeutig Beobachter vorzuziehen sind, die über Erfahrung als Beobachter auf pelagischen Langleinenfängern verfügen;
 - zufriedenstellende Kenntnis der ICCAT-Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen;
 - Fähigkeit, mit der erforderlichen Genauigkeit zu beobachten und zu protokollieren;
 - zufriedenstellende Kenntnis der Sprache des Flaggenstaats des beobachteten Schiffs.

Pflichten des Beobachters

4. Die Beobachter
 - a) müssen das technische Training abgeschlossen haben, das in den ICCAT-Leitlinien vorgeschrieben ist;
 - b) dürfen nicht Staatsangehörige oder Bürger des Flaggenstaats des übernehmenden Transportschiffs sein;
 - c) müssen in der Lage sein, die Pflichten gemäß Nummer 5 zu erfüllen;
 - d) müssen in dem von der ICCAT geführten Beobachterverzeichnis ausgewiesen sein;
 - e) dürfen weder Mitglied der Besatzung des großen pelagischen Langleinenfängers oder des Transportschiffs noch Angestellter des Unternehmens des großen pelagischen Langleinenfängers oder des Transportschiffs sein.
5. Der Beobachter kontrolliert, dass der große pelagische Langleinenfänger und das Transportschiff die entsprechenden Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT einhalten. Die Aufgaben der Beobachter bestehen insbesondere darin,
 - 5.1 unter Berücksichtigung der in Nummer 9 aufgeführten Bestimmungen vor der Umladung an Bord des großen pelagischen Langleinenfängers, der auf ein Transportschiff umladen will, zu gehen, um
 - a) zu prüfen, ob das Fischereifahrzeug im Besitz einer gültigen Genehmigung oder Lizenz für den Fang von Thunfisch und verwandten Arten sowie anderen zusammen mit diesen Arten im ICCAT-Übereinkommensbereich gefangenen Arten ist;
 - b) zu prüfen, ob das Fischereifahrzeug über die vorherige Genehmigung der flaggenstaatlichen Partei und gegebenenfalls des Küstenstaats verfügt, auf See umzuladen;
 - c) die Gesamtmenge der Fänge an Bord aufgeschlüsselt nach Arten und, wenn möglich, nach Beständen sowie die auf das Transportschiff umzuladenden Mengen zu prüfen und aufzuzeichnen;
 - d) zu prüfen, ob das Schiffsüberwachungssystem (VMS) in Betrieb ist, das Logbuch zu kontrollieren und, wenn möglich, Einträge zu überprüfen;
 - e) zu prüfen, ob ein Teil des an Bord befindlichen Fangs aus Umsetzungen von anderen Schiffen stammt, und die Dokumentation über diese Umsetzungen zu überprüfen;
 - f) im Falle von Hinweisen auf Verstöße, an denen das Fischereifahrzeug beteiligt gewesen sein könnte, den Verstoß/die Verstöße umgehend dem Kapitän des Transportschiffs (unter gebührender Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte) und dem das Beobachterprogramm durchführenden Unternehmen zu melden, das diese Informationen unverzüglich an die Behörden der flaggenstaatlichen Partei des Fischereifahrzeugs weiterleitet, und
 - g) die Ergebnisse dieser an Bord des Fischereifahrzeugs wahrgenommenen Aufgaben im Beobachterbericht festzuhalten;

- 5.2 die Aktivitäten des Transportschiffs zu beobachten und
- a) die durchgeführten Umladungen aufzuzeichnen und zu melden;
 - b) die Position des Schiffs während der Umladung zu überprüfen;
 - c) die umgeladenen Mengen an Thunfisch und verwandten Arten, sofern bekannt aufgeschlüsselt nach Arten und, wenn möglich, nach Beständen zu beobachten und zu schätzen;
 - d) die Mengen anderer Arten, die zusammen mit Thunfisch und verwandten Arten gefangen wurden, sofern bekannt aufgeschlüsselt nach Arten zu beobachten und zu schätzen;
 - e) den Namen des betreffenden großen pelagischen Langleinensängers und dessen ICCAT-Registernummer zu überprüfen und aufzuzeichnen;
 - f) die Angaben in der Umladeerklärung zu überprüfen, soweit möglich auch durch Abgleich mit dem Logbuch des großen pelagischen Langleinensängers;
 - g) die Angaben in der Umladeerklärung zu bestätigen;
 - h) die Umladeerklärung gegenzuzeichnen und
 - i) die Mengen aufgeschlüsselt nach Arten zu beobachten und zu schätzen, wenn diese in dem Hafen, in dem der Beobachter von Bord geht, abgeladen werden, um sich zu vergewissern, dass die Mengen mit den auf See umgeladenen Mengen übereinstimmen.
- 5.3 Darüber hinaus
- a) erstellt der Beobachter einen täglichen Bericht über die Umladevorgänge des Transportschiffs;
 - b) erstellt der Beobachter allgemeine Berichte mit den entsprechend den Pflichten des Beobachters zusammengetragenen Informationen und gibt dem Kapitän Gelegenheit, weitere sachdienliche Informationen in die Berichte aufzunehmen;
 - c) leitet der Beobachter innerhalb von 20 Tagen nach Ablauf des Beobachtungszeitraums die in Buchstabe b genannten allgemeinen Berichte an das ICCAT-Sekretariat weiter;
 - d) nimmt der Beobachter andere von der ICCAT vorgesehene Aufgaben wahr.
6. Die Beobachter behandeln alle Informationen über die Fangtätigkeiten des großen pelagischen Langleinensängers und dessen Reeder als vertraulich und erkennen diese Anforderung als Voraussetzung für die Ernennung zum Beobachter schriftlich an.
7. Die Beobachter erfüllen die Anforderungen, welche sich aus den Gesetzen und Vorschriften des Flaggenmitgliedstaats und gegebenenfalls des Küstenstaats ergeben, dessen Gerichtsbarkeit das Schiff untersteht, dem der Beobachter zugeteilt ist.
8. Die Beobachter halten die Rangordnung und die allgemeinen Verhaltensregeln ein, die für die gesamte Schiffsbesatzung gelten, sofern diese Regeln nicht die Wahrnehmung der Aufgaben der Beobachter im Rahmen dieses Programms und die unter Nummer 9 beschriebenen Verpflichtungen der Schiffsbesatzung beeinträchtigen.

Verantwortung der Flaggenstaaten von Transportschiffen

9. Für die Durchführung des regionalen Beobachterprogramms gegenüber den Flaggenstaaten der Transportschiffe und ihrer Kapitäne sind insbesondere folgende Bedingungen zu erfüllen:
- a) die Beobachter haben Zugang zur Schiffsbesatzung, den einschlägigen Unterlagen sowie zu Fanggeräten und Ausrüstung;
 - b) auf Anfrage wird den Beobachtern, sofern das Schiff, dem sie zugeteilt sind, entsprechend ausgerüstet ist, auch Zugang zu folgender Ausrüstung gewährt, um die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Nummer 5 zu erleichtern:
 - i) Satellitennavigationsausrüstung;
 - ii) Radarsichtgeräten, wenn in Betrieb;
 - iii) elektronischen Kommunikationsmitteln und
 - iv) zum Wiegen umgeladener Erzeugnisse verwendete Waage;
 - c) die Beobachter sind, was Unterbringung, Verpflegung und angemessene sanitäre Einrichtungen anbelangt, Schiffsoffizieren gleichzustellen;
 - d) den Beobachtern wird auf der Brücke oder im Ruderhaus ausreichender Platz für Schreibarbeiten sowie an Deck ausreichender Platz für die Wahrnehmung der Beobachteraufgaben eingeräumt;

- e) die Beobachter können bestimmen, von welchem Standort aus und mit welcher Methode sie die Umladungen am besten beobachten und die Arten/Bestände und umgeladenen Mengen am besten schätzen können. Dabei erfüllt der Kapitän des Transportschiffs unter gebührender Berücksichtigung von Sicherheitsfragen und praktischen Aspekten die Bedürfnisse der Beobachter und stellt auf Anfrage vorübergehend auch Erzeugnisse an Deck des Transportschiffs zur Überprüfung durch die Beobachter bereit und räumt den Beobachtern ausreichend Zeit ein, ihren Aufgaben nachzukommen. Der Beobachter nimmt seine Aufgaben in einer Weise wahr, dass die Schiffsaktivitäten so wenig wie möglich gestört werden und die Qualität der umgeladenen Erzeugnisse nicht beeinträchtigt wird;
- f) der Kapitän des Transportschiffs sorgt unter Beachtung der Bestimmungen unter Nummer 10 dafür, dass alles getan wird, um einen sicheren Transport des Beobachters zwischen dem Transportschiff und dem Fischereifahrzeug zu gewährleisten, sofern das Wetter und die sonstigen Bedingungen einen solchen Austausch zulassen, und
- g) die Flaggenstaaten tragen dafür Sorge, dass Kapitäne, Besatzung und Schiffseigner die Beobachter bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nicht behindern, einschüchtern, unterbrechen, beeinflussen, bestechen oder zu bestechen versuchen.

Verantwortung der großen pelagischen Langleinenfänger bei Umladungen

10. Die Beobachter können an Bord des Fischereifahrzeugs gehen, wenn das Wetter und die sonstigen Bedingungen dies zulassen, und erhalten Zugang zum Personal, zu allen einschlägigen Unterlagen und den Bereichen des Schiffs, zu denen sie für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Nummer 5 Zugang benötigen. Der Kapitän des Fischereifahrzeugs sorgt dafür, dass alles getan wird, um einen sicheren Transport des Beobachters zwischen dem Transportschiff und dem Fischereifahrzeug zu gewährleisten. Sollten die Bedingungen ein nicht zu vertretendes Risiko für das Wohlergehen des Beobachters darstellen, sodass es vor Beginn der Umladung nicht möglich ist, dass er an Bord des großen pelagischen Langleinenfängers geht, so darf diese Umladung dennoch durchgeführt werden.

Beobachtungsgebühren

11. Die Kosten für die Durchführung dieses Programms werden von den flaggenstaatlichen Parteien der großen pelagischen Langleinenfänger getragen, die Umladungen durchführen wollen. Diese Gebühr wird auf der Grundlage der Gesamtkosten des Programms berechnet. Diese Gebühr wird auf ein Sonderkonto des ICCAT-Sekretariats eingezahlt, und das ICCAT-Sekretariat verwaltet das Konto zur Durchführung des Programms.
 12. Solange die gemäß Nummer 11 vorgeschriebenen Gebühren nicht beglichen sind, dürfen große pelagische Langleinenfänger nicht an dem Programm für Umladungen auf See teilnehmen.
-

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2017/2108 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 15. November 2017

zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe

(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 Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus und somit auch eines hohen Maßes an Fahrgastvertrauen durch die in der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ festgelegten gemeinsamen Sicherheitsnormen und zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen ist es angezeigt, die Anwendung der genannten Richtlinie zu verbessern. Die Richtlinie 2009/45/EG sollte nur für die Fahrgastschiffe und -fahrzeuge gelten, für die die Sicherheitsnormen der genannten Richtlinie entwickelt wurden. Eine Reihe bestimmter Schiffstypen sollte daher vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden, und zwar insbesondere Tender, Segelschiffe und Schiffe, die ausgebildetes Personal beispielsweise zu Offshore-Anlagen befördern, das an Bord keine Tätigkeiten ausführt, die für die Belange des Schiffes wesentlich sind.
- (2) Von Schiffen mitgeführte Tender befördern Fahrgäste direkt auf dem kürzesten sicheren Seeweg von einem Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt. Die Tender sind nicht für andere Beförderungsleistungen wie zum Beispiel Ausflugsfahrten an der Küste geeignet und sollten hierfür nicht eingesetzt werden. Solche Ausflugsfahrten sollten — wie unter anderem in den Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) (MSC.1/Rundschreiben 1417 mit Richtlinien für Fahrgastschiffstender) vorgesehen — mit Schiffen unternommen werden, die die Anforderungen des Küstenstaats an Fahrgastschiffe erfüllen. Zur Verbesserung der Sicherheit sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission die Beratungen in der IMO zur Überprüfung der Richtlinien fördern. Die Kommission sollte prüfen, ob es notwendig ist, die Anwendung der Richtlinien verbindlich vorzuschreiben.
- (3) Fahrgastschiffe ohne Maschinenantrieb sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG ausgenommen. Segelschiffe sollten nicht im Rahmen der genannten Richtlinie zugelassen werden, wenn ihr mechanischer Antrieb lediglich als Hilfsantrieb oder für Notfälle dient. Die Kommission sollte deshalb prüfen, ob bis 2020 einheitliche europäische Anforderungen für diese Kategorie von Fahrgastschiffen erforderlich sind.
- (4) Offshore-Anlagen werden von Schiffen angelaufen, die gewerbliches Personal befördern. Dieses gewerbliche Personal muss erfolgreich eine obligatorische Sicherheitsschulung abschließen und bestimmte vorgeschriebene Kriterien in Bezug auf die medizinische Tauglichkeit erfüllen. Für das gewerbliche Personal sollten deshalb andere und besondere Sicherheitsvorschriften außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten die auf der IMO-Entscheidung MSC.418(97) aufbauende derzeitige Tätigkeit der IMO im Bereich der Sicherheitsnormen für Offshore-Servicefahrzeuge aktiv unterstützen.

⁽¹⁾ ABl. C 34 vom 2.2.2017, S. 167.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. Oktober 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 23. Oktober 2017.

⁽³⁾ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

- (5) Das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) hat ergeben, dass nicht alle Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2009/45/EG Schiffe aus Aluminium zulassen. Dies führt zu einer unausgewogenen Situation, in der das Ziel, ein gemeinsames, hohes Sicherheitsniveau für Fahrgäste im Inlandverkehr in der Union zu gewährleisten, gefährdet ist. Um die uneinheitliche Anwendung zu vermeiden, die sich aus unterschiedlichen Auslegungen der Einordnung von Aluminium als gleichwertigem Werkstoff und der Anwendbarkeit der entsprechenden Brandschutznormen ergibt, was zu unterschiedlichen Auslegungen des Anwendungsbereichs der Richtlinie führt, sollte der Begriff „gleichwertiger Werkstoff“ in der Richtlinie 2009/45/EG klarer definiert werden. Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie über zusätzliche Sicherheitsanforderungen strengere Maßnahmen zur Brandverhütung zu ergreifen.
- (6) Eine erhebliche Zahl von aus Aluminiumlegierungen gebauten Fahrgastschiffen stellen regelmäßige und häufige Seeverkehrsverbindungen zwischen verschiedenen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats sicher. Da die Einhaltung der Anforderungen dieser Richtlinie schwerwiegende Auswirkungen auf diese Verkehrsdienstleistungen und die damit verbundenen sozioökonomischen Bedingungen sowie technische und finanzielle Folgen für vorhandene und neue Schiffe hätte, sollten diese Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, für einen begrenzten Zeitraum nationale Rechtsvorschriften auf solche Fahrgastschiffe anzuwenden, wobei zu gewährleisten ist, dass das Sicherheitsniveau in ausreichender Weise beibehalten wird.
- (7) Zur Verbesserung von rechtlicher Klarheit und Kohärenz und somit auch zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus sollten einige Begriffsbestimmungen und Bezugnahmen aktualisiert und weiter an die entsprechenden internationalen Regelungen oder Regelungen der Union angeglichen werden. Dabei sollte ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, den derzeitigen Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG nicht zu verändern. Insbesondere die Begriffsbestimmung von „Traditionsschiff“ sollte unter Beibehaltung der bisherigen Kriterien „Baujahr“ und „Art des Werkstoffes“ besser an die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ angeglichen werden. Die Begriffsbestimmung von „Sportboot und Sportfahrzeug“ sollte besser an das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen von 1974) angepasst werden.
- (8) Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hat es sich als schwierig erwiesen, die geltenden, aus dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 abgeleiteten verbindlichen Anforderungen an kleine Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m anzupassen. Außerdem werden kleine Schiffe vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut. Daher ist nur eine sehr begrenzte Zahl solcher Schiffe nach der Richtlinie 2009/45/EG zugelassen worden. In Ermangelung besonderer Sicherheitsbedenken und angemessener, in der Richtlinie 2009/45/EG vorgesehener Normen sollten Schiffe unter 24 m Länge daher vom Anwendungsbereich jener Richtlinie ausgenommen werden und besonderen Sicherheitsnormen unterliegen, die von den Mitgliedstaaten festgelegt werden, die für diese Schiffe die örtlichen Beschränkungen der Schifffahrt hinsichtlich der Entfernung von der Küste oder vom Hafen sowie aufgrund der Wetterbedingungen besser beurteilen können. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Festlegung dieser Normen die von der Kommission zu veröffentlichenden Leitlinien berücksichtigen. In den Leitlinien sollten, soweit erforderlich, alle internationalen Abkommen und Übereinkommen der IMO berücksichtigt werden und keine zusätzlichen Anforderungen aufgenommen werden, die über die geltenden internationalen Regelungen hinausgehen. Die Kommission wird ersucht, solche Leitlinien baldmöglichst zu verabschieden.
- (9) Um die in der Richtlinie 2009/45/EG vorgesehenen Definitionen der Seegebiete weiter zu vereinfachen und den Aufwand für die Mitgliedstaaten zu minimieren, sollten redundante oder unzulängliche Kriterien gestrichen werden. Unter Beibehaltung des Sicherheitsniveaus sollte die Definition der Seegebiete, in denen Schiffe der Klassen C und D eingesetzt werden können, vereinfacht werden, indem die Kriterien „wo Schiffbrüchige anlanden können“ und „Entfernung vom Zufluchtsort“ für die Zwecke der Bestimmung der Seegebiete gestrichen werden. Bei der Eignung einer bestimmten Küste als Zufluchtsort handelt es sich um einen dynamischen Parameter, der von den Mitgliedstaaten nur von Fall zu Fall beurteilt werden kann. Erforderlichenfalls sollten Einsatzbeschränkungen für ein bestimmtes Schiff im Zusammenhang mit seiner Entfernung von einem Zufluchtsort im Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe vermerkt werden.
- (10) Aufgrund der besonderen geografischen und meteorologischen Gegebenheiten und der Vielzahl von Inseln in Griechenland, die regelmäßige und häufige Verbindungen mit dem Festland oder untereinander benötigen, und der sich daraus ergebenden hohen Zahl möglicher Seeverkehrsverbindungen sollte es Griechenland gestattet werden, von der Verpflichtung zur Einrichtung von Seegebieten abzuweichen. Stattdessen sollte es Griechenland gestattet werden, Fahrgastschiffe entsprechend dem konkreten Seeweg, auf dem sie eingesetzt werden, zu klassifizieren, wobei die gleichen Kriterien für Fahrgastschiffklassen und die gleichen Sicherheitsnormen einzuhalten sind.
- (11) Zur Vermeidung unbeabsichtigter negativer Auswirkungen der geltenden Bestimmungen, nach denen umgebaute Frachtschiffe nicht als neue Fahrgastschiffe angesehen werden dürfen, sollte präzisiert werden, dass die Anforderungen in Bezug auf Umbauten nicht nur für vorhandene Fahrgastschiffe, sondern für alle Schiffe gelten.

⁽¹⁾ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

- (12) Da gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ein Hafenstaat ein in der Inlandfahrt eingesetztes Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das eine andere Flagge als die des Hafenstaats führt, überprüfen kann, sind die besonderen Bestimmungen des Artikels 5 Absatz 3 der Richtlinie 2009/45/EG überflüssig und sollten gestrichen werden.
- (13) In Anbetracht der Unterschiede bei den Ansätzen zwischen den Leckstabilitätsanforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und den spezifischen Leckstabilitätsanforderungen der Union für Ro-Ro-Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ sollten die Notwendigkeit der Richtlinie 2003/25/EG und ihr Mehrwert danach beurteilt werden, ob diese Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 das gleiche Sicherheitsniveau gewährleisten.
- (14) Um die Transparenz zu erhöhen und den Mitgliedstaaten die Unterrichtung über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zu erleichtern, sollte die Kommission eine Datenbank einrichten und betreiben. Darin sollten die gemeldeten Regelungen im Entwurf und in der angenommenen Form enthalten sein. Die erlassenen Regelungen sollten öffentlich zugänglich gemacht werden.
- (15) In Anbetracht der Änderungen durch den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sollten die der Kommission übertragenen Befugnisse zur Durchführung der Richtlinie 2009/45/EG entsprechend aktualisiert werden. Durchführungsrechtsakte sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ erlassen werden.
- (16) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen und die Transparenz zu erhöhen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, mit denen gegebenenfalls Änderungen an internationalen Übereinkommen für Zwecke dieser Richtlinie nicht angewandt und die technischen Anforderungen aktualisiert werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten 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.
- (17) Da die in Artikel 14 enthaltenen spezifischen Bezugnahmen auf laufende Arbeiten in der IMO hinfällig geworden sind, sollte dieser Artikel gestrichen werden. Die allgemeinen Ziele der internationalen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fahrgastschiffen und zur Schaffung von gleichen Wettbewerbsbedingungen sind jedoch nach wie vor relevant und sollten im Einklang mit den Verträgen weiterverfolgt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission an der Überarbeitung und Verbesserung der Regeln des SOLAS-Übereinkommens von 1974 innerhalb des IMO-Rahmens mitwirken.
- (18) Es ist wichtig, dass alle von den Mitgliedstaaten festgelegten Sanktionen ordnungsgemäß umgesetzt werden sowie wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.
- (19) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen Kontrollbesuchszyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die Kommission die Durchführung der Richtlinie 2009/45/EG bis zum 21. Dezember 2026 bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat dazu einen Bericht vorlegen. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (20) Um den Binnenmitgliedstaaten, die nicht über Seehäfen und auch nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Schiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollte diesen Mitgliedstaaten gestattet werden, von den Bestimmungen dieser Richtlinie abzuweichen. Dies bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange diese Bedingungen erfüllt sind.
- (21) Der Mensch ist ein grundlegender Faktor für die Sicherheit von Schiffen und die damit verbundenen Verfahren. Ein hohes Sicherheitsniveau kann nur dann aufrechterhalten werden, wenn dem Zusammenhang zwischen Sicherheit, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und der Ausbildung, einschließlich der Schulung im Bereich grenzüberschreitender Rettungs- und Notfallmaßnahmen im Einklang mit den internationalen Anforderungen, Rechnung getragen wird. Daher sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission eine aktive Rolle auf internationaler Ebene übernehmen, um so die sozialen Bedingungen der Seeleute auf den Schiffen zu überwachen und zu verbessern.

⁽¹⁾ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

⁽²⁾ Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22).

⁽³⁾ 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).

(22) Zur Erleichterung der Umsetzung sollte die EMSA die Kommission und die Mitgliedstaaten gemäß den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates unterstützen ⁽¹⁾.

(23) Die Richtlinie 2009/45/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2009/45/EG

Die Richtlinie 2009/45/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) ‚Internationale Übereinkommen‘ die folgenden Übereinkommen einschließlich Protokollen und Änderungen, in ihrer jeweils geltenden Fassung:

i) das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen von 1974) und

ii) das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966;“

b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) ‚Code für die Stabilität des unbeschädigten Schiffes‘ den in der EntschlieÙung A.749 (18) der IMO-Versammlung vom 4. November 1993 enthaltenen Code für die Stabilität unbeschädigter Schiffe aller unter IMO-Regelungen fallenden Schiffstypen oder den in der IMO-EntschlieÙung MSC.267 (85) vom 4. Dezember 2008 enthaltenen Internationalen Code für die Stabilität unbeschädigter Schiffe von 2008, in ihrer jeweils geltenden Fassung;“;

c) Buchstabe g Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) ihre Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Absatz 1.4.30 des Codes von 1994 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Absatz 1.4.38 des Codes von 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen weniger als 20 Knoten beträgt;“;

d) Buchstabe m erhält folgende Fassung:

„m) ‚Bughöhe‘ die Bughöhe, die in der Regel 39 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 definiert ist;“;

e) Buchstabe q Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„q) ‚Seegebiet oder Seeweg‘ ein Seegebiet oder einen Seeweg, das bzw. der gemäß Artikel 4 festgelegt ist;“;

f) Buchstabe r erhält folgende Fassung:

„r) ‚Hafengebiet‘ ein Gebiet, das kein gemäß Artikel 4 bezeichnetes Seegebiet ist und von dem Mitgliedstaat festgelegt wird, dessen Hoheitsgewalt es unterliegt und das sich bis zu den äußeren festen Hafenanlagen erstreckt, die Teil des Hafens sind, oder bis zu den Grenzen, die durch die natürlichen landschaftlichen Gegebenheiten gebildet werden, durch die ein Mündungsgebiet oder ein ähnlich geschützter Bereich abgeschirmt wird;“;

g) Buchstabe s wird gestrichen;

h) Buchstabe u erhält folgende Fassung:

„u) ‚Hafenstaat‘ einen Mitgliedstaat, zu oder von dessen Hafen bzw. Häfen ein Schiff oder Fahrzeug, das die Flagge eines anderen als dieses Mitgliedstaats führt, eine Inlandfahrt durchführt;“;

i) Buchstabe v erhält folgende Fassung:

„v) ‚anerkannte Organisation‘ eine Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) anerkannt ist;

(*) 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).“;

(1) Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

- j) Buchstabe y erhält folgende Fassung:
- „y) ‚Personen mit eingeschränkter Mobilität‘ alle Personen, die bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel besondere Schwierigkeiten haben, einschließlich älterer Menschen, Menschen mit Behinderung, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und Rollstuhlfahrer, Schwangerer und Personen in Begleitung von kleinen Kindern;“;
- k) folgende Buchstaben werden angefügt:
- „z) ‚Segelschiff‘ ein Schiff, das durch Segel angetrieben wird, auch wenn es mit einem mechanischen Antrieb als Hilfsantrieb und für Notfälle ausgestattet ist;
- za) ‚gleichwertiger Werkstoff‘ Aluminiumlegierungen oder jeden anderen nicht brennbaren Werkstoff, der für sich allein oder aufgrund der vorhandenen Isolierung einen Gefügezusammenhang und eine Widerstandsfähigkeit aufweist, die denen von Stahl am Ende der jeweiligen Feuereinwirkung beim Normal-Brandversuch gleichwertig sind;
- zb) ‚Normal-Brandversuch‘ einen Versuch, bei dem Probekörper der entsprechenden Schotte oder Decks in einem Brandversuchsofen Temperaturen ausgesetzt werden, die ungefähr der genormten Zeit-Temperaturkurve gemäß dem Prüfverfahren des Internationalen Codes für die Anwendung von Brandprüfverfahren von 2010 entsprechen, der in der IMO-EntschlieÙung MSC.307 (88) vom 3. Dezember 2010, in der jeweils geltenden Fassung, enthalten ist;
- zc) ‚Traditionsschiff‘ alle Arten von vor 1965 entworfenen und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebauten historischen Fahrgastschiffen und ihre Nachbildungen, einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden;
- zd) ‚Sportboot oder Sportfahrzeug‘ ein nicht für den Handel eingesetztes Schiff, unabhängig von der Antriebsart;
- ze) ‚Tender‘ ein von einem Schiff mitgeführtes Boot für die Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen von einem stationären Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt;
- zf) ‚Offshore-Serviceschiff‘ ein Schiff, das zur Beförderung und Unterbringung von gewerblichem Personal eingesetzt wird, das an Bord keine Tätigkeiten ausführt, die für die Belange des Schiffes wesentlich sind;
- zg) ‚Offshore-Servicefahrzeug‘ ein Fahrzeug, das zur Beförderung und Unterbringung von gewerblichem Personal eingesetzt wird, das an Bord keine Tätigkeiten ausführt, die für die Belange des Fahrzeugs wesentlich sind;
- zh) ‚Reparaturen, Umbauten und Änderungen größerer Art‘ eine der folgenden Maßnahmen:
- alle Maßnahmen, die zu wesentlichen Änderungen der Abmessungen eines Schiffes führen, beispielsweise Verlängerung durch Hinzufügung eines neuen Mittelschiffs;
 - alle Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung der Fahrgastkapazität führen, beispielsweise Umbau eines Fahrzeugdecks zu Fahrgasträumen;
 - alle Maßnahmen, die die Lebensdauer eines Schiffes wesentlich verlängern, beispielsweise Renovierung aller Fahrgasträume auf einem Deck;
 - jeder Umbau von Schiffen jeder Art zu einem Fahrgastschiff.“.

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für folgende Arten von Fahrgastschiffen und -fahrzeugen, die in der Inlandfahrt eingesetzt sind, unabhängig von ihrer Flagge:

- a) neue und vorhandene Fahrgastschiffe ab einer Länge von 24 Metern;
- b) Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.

Jeder Mitgliedstaat stellt in seiner Eigenschaft als Hafenstaat sicher, dass Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die die Flagge eines Nichtmitgliedstaats führen, die Anforderungen dieser Richtlinie in vollem Umfang erfüllen, bevor sie in diesem Mitgliedstaat in der Inlandfahrt eingesetzt werden können.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Fahrgastschiffe folgender Art:
 - i) Kriegsschiffe oder Truppentransportschiffe,
 - ii) Segelschiffe,

- iii) Schiffe ohne Maschinenantrieb,
 - iv) Schiffe aus anderem Baumaterial als Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff, für die nicht die Normen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (Entschließung MSC.36(63) oder MSC.97(73)) oder für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (Entschließung A.373 (X)) gelten,
 - v) Schiffe einfacher Bauart aus Holz,
 - vi) Traditionsschiffe,
 - vii) Sportboote,
 - viii) Schiffe, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind,
 - ix) Offshore-Serviceschiffe oder
 - x) Tender;
- b) Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge folgender Art:
- i) Kriegs- oder Truppentransportfahrzeuge,
 - ii) Sportfahrzeuge,
 - iii) Fahrzeuge, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind oder
 - iv) Offshore-Servicefahrzeuge.

(3) Mitgliedstaaten, die nicht über Seehäfen und auch nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Fahrgastschiffe oder -fahrzeuge, die ihre Flagge führen, verfügen, können von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen, mit Ausnahme der Verpflichtung gemäß Unterabsatz 2.

Diejenigen Mitgliedstaaten, die diese Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen möchten, teilen der Kommission bis zum 21. Dezember 2019 mit, ob die Voraussetzungen erfüllt sind, und unterrichten die Kommission anschließend jährlich über etwaige spätere Änderungen. Die betreffenden Mitgliedstaaten dürfen Fahrgastschiffen oder -fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, nicht gestatten, ihre Flagge zu führen, solange sie diese Richtlinie nicht umgesetzt und durchgeführt haben.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Kategorisierung von Seegebieten und Fahrgastschiffsklassen

(1) Seegebiete werden in folgende Kategorien eingeteilt:

„Gebiet A“	bezeichnet ein Seegebiet außerhalb der Gebiete B, C und D;
„Gebiet B“	bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als 20 Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind, das jedoch außerhalb der Gebiete C und D liegt;
„Gebiet C“	bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als fünf Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind, das jedoch außerhalb des Seegebiets D liegt, sofern vorhanden. Zusätzlich gilt, dass die Wahrscheinlichkeit, eine 2,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet für einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder für einen bestimmten Zeitraum bei saisonalem Einsatz wie dem Sommerbetrieb;
„Gebiet D“	bezeichnet ein Seegebiet, dessen geografische Koordinaten an keinem Punkt mehr als drei Seemeilen von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser entfernt sind. Zusätzlich gilt, dass die Wahrscheinlichkeit, eine 1,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet für einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder für einen bestimmten Zeitraum bei saisonalem Einsatz wie dem Sommerbetrieb.

- (2) Jeder Mitgliedstaat
- a) erstellt eine Liste der seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Seegebiete und aktualisiert diese erforderlichenfalls,
 - b) bestimmt die innere Begrenzung des Seegebiets, das seiner Küstenlinie am nächsten gelegen ist,
 - c) veröffentlicht die Liste in einer öffentlichen Datenbank auf der Internetseite der zuständigen Seeschiff-fahrtsbehörde,
 - d) teilt der Kommission den Standort dieser Informationen mit und unterrichtet sie, wenn die Liste geändert wird.
- (3) Abweichend von der Pflicht, eine Liste der Seegebiete zu erstellen, kann Griechenland eine — erforderli-chenfalls zu aktualisierende — Liste der Seewege innerhalb Griechenlands erstellen, wobei es die entsprechenden Kriterien für Kategorien gemäß Absatz 1 anwendet.
- (4) Fahrgastschiffe werden je nach möglichem Einsatzseegebiet in folgende Klassen eingeteilt:

„Klasse A“	Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Gebieten A, B, C und D eingesetzt werden.
„Klasse B“	Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Gebieten B, C und D eingesetzt werden.
„Klasse C“	Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Gebieten C und D eingesetzt werden.
„Klasse D“	Fahrgastschiffe, die auf Inlandfahrten in den Gebieten D eingesetzt werden.

(5) Für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten die in Kapitel 1 Abschnitte 1.4.10 und 1.4.11 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von 1994 oder in Kapitel 1 Abschnitte 1.4.12 und 1.4.13 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge von 2000 festgelegten Kategorien.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat akzeptiert in seiner Eigenschaft als Hafenstaat Sicherheitszeugnisse für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Fahrerlaubnisscheine, die von einem anderen Mitgliedstaat für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellt wurden, sowie Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe nach Artikel 13, die von einem anderen Mitgliedstaat für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe ausgestellt wurden.“;

- b) Absatz 3 wird gestrichen;

- c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Schiffsausrüstung, die die Anforderungen der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erfüllt, gilt als mit den Anforderungen der vorliegenden Richtlinie konform.“

(*) Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).“.

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Verwaltung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben;

(*) Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).“;

- ii) Buchstabe c wird gestrichen;

- b) In Absatz 2 Buchstabe b
- wird Ziffer ii gestrichen;
 - erhält Ziffer iii folgende Fassung:
 - „iii) unbeschadet der Ziffer i sind neue Fahrgastschiffe der Klasse D von der Anforderung einer Mindestbughöhe, wie sie im Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 festgelegt ist, befreit;“;
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- i) Die Buchstaben c und d erhalten folgende Fassung:
 - „c) vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D müssen die einschlägigen besonderen Anforderungen der vorliegenden Richtlinie sowie in allem, was nicht unter diese Anforderungen fällt, die Vorschriften der Verwaltung des Flaggenstaates erfüllen; diese Vorschriften müssen unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Einsatzbedingungen in den Seegebieten, in denen Schiffe dieser Klassen eingesetzt werden dürfen, einen Sicherheitsstandard gewährleisten, der dem der Kapitel II-1 und II-2 des Anhangs I entspricht; bevor vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D für regelmäßige Inlandfahrten in einem Hafenstaat eingesetzt werden können, holt die Verwaltung des Flaggenstaates zu diesen Vorschriften die Zustimmung des Hafenstaates ein;
 - d) ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, dass Vorschriften, die die Verwaltung des Hafenstaates gemäß Buchstabe c des vorliegenden Absatzes auferlegt, unangemessen sind, so unterrichtet er unverzüglich die Kommission davon. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, mit denen sie entscheidet, ob diese Vorschriften angemessen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“;
 - ii) Die Buchstaben e und f werden gestrichen;
- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- i) Buchstabe a dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
 - „— sie genügen in vollem Umfang den Anforderungen des Codes für die Sicherheit von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb (Code of Safety for Dynamically Supported Craft — DSC-Code), IMO-Entscheidung A.373 (10), in seiner jeweils geltenden Fassung;“;
 - ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:
 - „c) der Bau und die Instandhaltung von Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen und ihrer Ausrüstung müssen den Klassifikationsvorschriften einer anerkannten Organisation für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge oder gleichwertigen, von einer Verwaltung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG verwendeten Vorschriften entsprechen.“;
- e) die folgenden Absätze werden angefügt:
- „(5) Reparaturen, Umbauten und Änderungen größerer Art an neuen und vorhandenen Schiffen und die damit zusammenhängenden Ausrüstungsarbeiten müssen den Vorschriften für neue Schiffe gemäß Absatz 2 Buchstabe a entsprechen; Umbauten an einem Schiff, die nur der größeren Überstehensfähigkeit dienen, werden nicht als Änderungen größerer Art betrachtet.
 - (6) Schiffe, die vor dem 20. Dezember 2017 aus einem gleichwertigen Werkstoff gebaut wurden, müssen die Anforderungen dieser Richtlinie bis zum 22. Dezember 2025 erfüllen.
 - (7) Abweichend von der vorliegenden Richtlinie kann ein Mitgliedstaat, der am 20. Dezember 2017 mehr als 60 aus Aluminiumlegierungen hergestellte Fahrgastschiffe unter seiner Flagge hat, folgende Fahrgastschiffe für die folgenden Zeiträume von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausnehmen:
 - a) Fahrgastschiffen der Klassen B, C und D, die nach dem 20. Dezember 2017 aus Aluminiumlegierungen gebaut wurden, für einen Zeitraum von zehn Jahren nach diesem Datum; und
 - b) Fahrgastschiffen der Klassen B, C und D, die vor dem 20. Dezember 2017 aus Aluminiumlegierungen gebaut wurden, für einen Zeitraum von zwölf Jahren nach diesem Datum,sofern diese Schiffe ausschließlich zwischen Häfen dieses Mitgliedstaats verkehren.

Jeder Mitgliedstaat, der von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch machen möchte, teilt der Kommission seine diesbezügliche Absicht spätestens bis zum 21. Dezember 2019 mit und unterrichtet die Kommission über den Inhalt. Sie setzen die Kommission auch über alle späteren Änderungen in Kenntnis. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 Absatz 4.“

6. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klasse C, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden, und alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A und B müssen den Artikeln 6, 8 und 9 der Richtlinie 2003/25/EG entsprechen.“;

b) Absatz 2 wird gestrichen.

7. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Unterabsatz 2 wird gestrichen;

b) Absatz 4 wird gestrichen.

8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Mitgliedstaat kann nach dem Verfahren des Absatzes 4 Regelungen erlassen, die für bestimmte besondere Anforderungen dieser Richtlinie einen gleichwertigen Ersatz gestatten, sofern dieser Ersatz mindestens ebenso wirksam ist wie diese Anforderungen.“;

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Macht ein Mitgliedstaat von den Rechten gemäß Absatz 1, 2 oder 3 Gebrauch, so gelten die Unterabsätze 2 bis 7 des vorliegenden Absatzes.

Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die geplanten Regelungen und fügt dieser Unterrichtung genügend Einzelheiten zur Bestätigung, dass der Sicherheitsstandard in ausreichender Weise aufrechterhalten bleibt, bei.

Erlässt die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Unterrichtung Durchführungsrechtsakte, mit denen sie entscheidet, dass die geplanten Regelungen nicht gerechtfertigt sind, so ist der betreffende Mitgliedstaat gehalten, die geplanten Regelungen zu ändern oder nicht zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die erlassenen Regelungen werden in den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften niedergelegt und der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt.

Diese Regelungen sind auf alle Fahrgastschiffe derselben Klasse bzw. Fahrzeuge anzuwenden, die unter den gleichen besonderen Bedingungen eingesetzt sind, und zwar ohne Diskriminierung aufgrund ihrer Flagge oder der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts ihres Reeders.

Die in Absatz 3 genannten Regelungen gelten nur so lange, wie das Schiff oder Fahrzeug unter den aufgeführten Bedingungen eingesetzt wird.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die in den Unterabsätzen 2 und 4 genannten Regelungen mittels einer von der Kommission für diesen Zweck eingerichteten und betriebenen Datenbank, zu der die Kommission und die Mitgliedstaaten Zugang erhalten. Die Kommission stellt die erlassenen Regelungen auf einer öffentlich zugänglichen Website bereit.“;

c) Absatz 5 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, mit denen sie entscheidet, ob die Entscheidung des Mitgliedstaats, die zeitweilige Stilllegung des Schiffs oder Fahrzeugs bzw. die zusätzlichen Maßnahmen vorzuschreiben, wegen einer ernsten Gefährdung von Leben, Sachgut oder Umwelt gerechtfertigt ist; und, wenn das nicht der Fall ist, mit denen sie entscheidet, dass der betreffende Mitgliedstaat zur Rücknahme der zeitweiligen Stilllegung bzw. der Maßnahmen verpflichtet ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

9. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) die speziellen Bezugnahmen auf die ‚internationalen Übereinkommen‘ und IMO-Entschlüsse gemäß Artikel 2 Buchstaben g, m, q und zb, Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b.“;

b) in Absatz 2

i) erhält Buchstabe b folgende Fassung:

„b) die technischen Vorschriften entsprechend den Änderungen internationaler Übereinkommen für Schiffe und Fahrzeuge der Klassen B, C und D im Lichte der Erfahrung anzupassen,“;

ii) werden die folgenden Buchstaben angefügt:

„c) die technischen Aspekte im Lichte der bei der Umsetzung gesammelten Erfahrungen zu vereinfachen und zu präzisieren,

d) die Bezugnahmen auf andere Rechtsakte der Union, die auf inländische Fahrgastschiffe anwendbar sind, zu aktualisieren.“;

c) die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels genannten Änderungen an dieser Richtlinie vorzunehmen.

(4) Unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Seeverkehrssicherheit, der Gesundheit, der Lebens- oder Arbeitsbedingungen an Bord oder der Meeresumwelt bzw. eine Unvereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr zu vermeiden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie eine Änderung an den in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nicht anzuwenden.

Diese delegierten Rechtsakte werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Zeitpunkt für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.“

10. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem 20. Dezember 2017 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absätze 3 und 4 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 Absätze 3 oder 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

11. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

(*) 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).“;

b) Absatz 3 wird gestrichen.

12. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Jedes Fahrgastschiff wird von der Verwaltung des Flaggenstaates den in den Buchstaben a, b und c festgelegten Besichtigungen unterzogen:

a) einer Erstbesichtigung vor Indienststellung des Schiffes,

b) einer regelmäßigen Besichtigung, die alle zwölf Monate durchgeführt wird, und

c) zusätzlichen Besichtigungen, wenn ein Anlass dafür besteht.“;

b) Absatz 2 wird gestrichen.

13. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Alle neuen und vorhandenen Fahrgastschiffe, die die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen, erhalten ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie. Das Zeugnis muss die in Anhang II festgelegte Form haben. Dieses Zeugnis wird von der Verwaltung des Flaggenstaates nach der Erstbesichtigung gemäß Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe a ausgestellt.“;

b) Absatz 3 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Vor Ausstellung des Fahrerlaubnisscheins für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt in einem Hafenstaat eingesetzt werden, einigt sich die Verwaltung des Flaggenstaates mit dem Hafenstaat über eventuelle Fahrbedingungen im Zusammenhang mit dem Einsatz des Fahrzeugs in diesem Staat. Entsprechende Bedingungen werden von der Verwaltung des Flaggenstaates im Fahrerlaubnisschein angegeben.“;

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen, gleichwertiger Ersatz und Befreiungen, die für Schiffe oder Fahrzeuge gemäß Artikel 9 Absätze 1, 2 und 3 gewährt werden, werden in dem Zeugnis des Schiffes bzw. des Fahrzeugs vermerkt.“

14. Artikel 14 wird gestrichen.

15. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16a

Bewertung

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 22. Dezember 2026 vor.“

16. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Kapitel II-2 Teil A Absatz 13 Nummer 1 erhält Unterabsatz 1 folgende Fassung:

„Auf allen Schiffen müssen zur Unterrichtung der Schiffsoffiziere ständig Übersichtspläne offen ausgehängt sein; diese müssen deutlich für jedes Deck zeigen: die Kontrollstationen, die verschiedenen durch Trennflächen der Klasse ‚A‘ gebildeten Brandabschnitte, die durch Trennflächen der Klasse ‚B‘ gebildeten Abschnitte, dazu Einzelheiten über die Feuermelde- und Feueranzeigesysteme, die Berieselungsanlagen, die Feuerlöscheinrichtungen, die Zugänge zu den verschiedenen Abteilungen, Decks usw. sowie das Lüftungssystem einschließlich der Angaben über die Lage der Lüftungsschalter, die Lage der Brandklappen und die Kennziffern der für jeden Abschnitt vorgesehenen Lüfter. Abweichend davon können die vorerwähnten Angaben in einem Handbuch zusammengefasst werden, von dem ein Exemplar jedem Offizier ausgehändigt werden und ein Exemplar an einer jederzeit zugänglichen Stelle an Bord verfügbar sein muss. Pläne und Handbücher sind auf dem neuesten Stand zu halten; jede Veränderung ist baldmöglichst nachzutragen. Die Beschreibungen in diesen Plänen und Handbüchern müssen in der Amtssprache des Flaggenstaats abgefasst sein. Ist diese Sprache weder Englisch noch Französisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen. Befindet sich das Schiff auf Inlandfahrt in einem anderen Mitgliedstaat, so ist eine Übersetzung in der Amtssprache dieses Hafenstaates beizufügen, wenn sie nicht Englisch oder Französisch ist.“;

b) Der einleitende Teil im ersten Absatz der Fußnote 1 zur Tabelle in Kapitel III Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Überlebensfahrzeuge können entweder Rettungsboote oder Rettungsflöße oder eine Kombination von beiden sein; hierfür gilt die Regel III/2.2. Soweit es durch den geschützten Charakter der Reisen und/oder die günstigen Witterungsverhältnisse im Fahrtgebiet gerechtfertigt ist, kann die Verwaltung des Flaggenstaates unter Berücksichtigung der Empfehlungen im IMO-Rundschreiben MSC/Circ.1046 folgende Ausrüstungen zulassen, sofern der Hafenmitgliedstaat dies nicht ablehnt.“

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 21. Dezember 2019 die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 21. Dezember 2019 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese 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.

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 Straßburg am 15. November 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. MAASIKAS

RICHTLINIE (EU) 2017/2109 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 15. November 2017****zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen und zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Genaue und aktuelle Angaben zur Zahl oder Identität der an Bord eines Schiffes befindlichen Personen sind für die Vorbereitung und die Effektivität von Such- und Rettungseinsätzen von wesentlicher Bedeutung. Im Falle eines Unfalls auf See kann eine vollständige und lückenlose Zusammenarbeit zwischen den zuständigen nationalen Behörden des betroffenen Staates oder der betroffenen Staaten, dem Schiffsbetreiber und dessen Agenten erheblich zur Effektivität der Einsätze beitragen. Bestimmte Aspekte dieser Zusammenarbeit sind in der Richtlinie 98/41/EG des Rates ⁽³⁾ geregelt.
- (2) Die Ergebnisse der Eignungsprüfung im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) und die Erfahrungen im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 98/41/EG haben gezeigt, dass die Angaben zu den an Bord befindlichen Personen den zuständigen Behörden nicht immer ohne Weiteres zur Verfügung stehen, wenn sie diese benötigen. Um dieses Problem zu lösen, sollten die derzeitigen Anforderungen der Richtlinie 98/41/EG zur Erzielung größerer Effizienz mit den Anforderungen an die elektronische Datenmeldung in Einklang gebracht werden. Durch die Digitalisierung lässt sich außerdem der Zugang zu Angaben, die eine erhebliche Anzahl von Fahrgästen betreffen, bei einem Notfall oder nach einem Unfall auf See erleichtern.
- (3) In den vergangenen 17 Jahren wurden bei den Mitteln zur Übermittlung und Speicherung von Daten über Schiffsbewegungen beträchtliche technische Fortschritte erzielt. An den europäischen Küsten wurden in Übereinstimmung mit den einschlägigen von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedeten Regeln mehrere verbindliche Schiffsmeldesysteme eingerichtet. Durch Unionsrecht und nationales Recht wird gewährleistet, dass die Schiffe den geltenden Meldepflichten im Rahmen dieser Systeme nachkommen. Es ist nunmehr angezeigt, Fortschritte mit Blick auf technische Innovation zu erzielen, wobei — auch auf internationaler Ebene — an die bislang erzielten Ergebnisse angeknüpft und dafür gesorgt werden sollte, dass die Technologieneutralität stets gewahrt bleibt.
- (4) Durch das nationale einzige Fenster im Sinne der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ und das System der Union für den Seeverkehrsinformationsaustausch (SafeSeaNet) im Sinne der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ wurden die Erhebung, die Übermittlung und der Austausch schiffsbezogener Daten ermöglicht, vereinfacht und harmonisiert. Die Angaben zu den an Bord befindlichen Personen gemäß der Richtlinie 98/41/EG sollten daher dem nationalen einzigen Fenster

⁽¹⁾ ABl. C 34 vom 2.2.2017, S. 172.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. Oktober 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 23. Oktober 2017.

⁽³⁾ Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

⁽⁵⁾ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

gemeldet werden, was es der zuständigen Behörde bei einem Notfall oder nach einem Unfall auf See ermöglicht, die Daten ohne Weiteres abzurufen. Die Anzahl der an Bord befindlichen Personen sollte dem nationalen einzigen Fenster mit geeigneten technischen Mitteln, die dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen bleiben sollten, gemeldet werden. Alternativ sollte sie der benannten Behörde über das automatische Identifizierungssystem gemeldet werden.

- (5) Zur Erleichterung der Bereitstellung und des Austauschs der nach dieser Richtlinie gemeldeten Angaben und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands sollten die Mitgliedstaaten von den mit der Richtlinie 2010/65/EU festgelegten harmonisierten Meldeformalitäten Gebrauch machen. Im Falle eines Unfalls, der mehr als einen Mitgliedstaat betrifft, sollten die Mitgliedstaaten diese Angaben den anderen Mitgliedstaaten über das SafeSeaNet-System zugänglich machen.
- (6) Um den Mitgliedstaaten eine ausreichende Frist für die Einführung neuer Funktionen für die nationalen einzigen Fenster zu lassen, ist es angezeigt, eine Übergangsfrist vorzusehen, während der die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, das derzeitige System für die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen beizubehalten.
- (7) Die bei der Entwicklung der nationalen einzigen Fenster erzielten Fortschritte sollten als Ausgangspunkt für den Übergang zu einem zukünftigen Umfeld mit einem europäischen einzigen Fenster dienen.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten die Betreiber, insbesondere die kleineren Betreiber, ermutigen, das nationale einzige Fenster zu nutzen. Im Hinblick auf die Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sollten die Mitgliedstaaten jedoch die Möglichkeit haben, kleinere Betreiber, die noch nicht das nationale einzige Fenster nutzen und die hauptsächlich kurze Inlandfahrten mit einer Dauer von weniger als 60 Minuten durchführen, unter bestimmten Voraussetzungen von der Pflicht zur Meldung der Anzahl der an Bord befindlichen Personen an das nationale einzige Fenster freizustellen.
- (9) Zum Zweck der Berücksichtigung der besonderen geografischen Lage der Inseln Helgoland und Bornholm und der Art ihrer Verkehrsverbindungen mit dem Festland sollte Deutschland, Dänemark und Schweden mehr Zeit eingeräumt werden, um die Liste der an Bord befindlichen Personen zu erstellen und während eines Übergangszeitraums das derzeitige System zur Übermittlung dieser Angaben zu nutzen.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin die Möglichkeit haben, die Schwelle von 20 Seemeilen für die Auslösung der Pflicht zur Registrierung und Meldung der Liste der an Bord befindlichen Personen zu senken. Dieses Recht umfasst Fahrten, bei denen Fahrgastschiffe, die eine große Zahl von Fahrgästen befördern, bei einer einzigen längeren Fahrt nacheinander mehrere Häfen in einer Entfernung von weniger als 20 Seemeilen anlaufen. In diesen Fällen sollte es den Mitgliedstaaten gestattet werden, die Schwelle von 20 Seemeilen zu senken, um es zu ermöglichen, dass die nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben in Bezug auf an Bord befindliche Fahrgäste registriert werden, die im ersten angelaufenen Hafen oder in später angelaufenen Häfen zugestiegen sind.
- (11) Um Angehörigen bei einem Unfall zeitnah verlässliche Informationen bereitzustellen, unnötige Verzögerungen bei der konsularischen Hilfe und sonstigen Diensten zu verringern und die Identifizierungsverfahren zu erleichtern, sollten die übermittelten Daten auch Angaben zur Staatsangehörigkeit der Personen an Bord enthalten. Die Liste der erforderlichen Dateneinträge für Fahrten von mehr als 20 Seemeilen sollte vereinfacht, präzisiert und so weit wie möglich an die Meldepflichten für das nationale einzige Fenster angepasst werden.
- (12) Angesichts der Verbesserungen bei den elektronischen Mitteln zur Registrierung von Daten und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass personenbezogene Daten vor dem Auslaufen des Schiffes erhoben werden, sollte die derzeit mit der Richtlinie 98/41/EG eingeräumte Verzögerungsfrist von 30 Minuten auf 15 Minuten gesenkt werden.
- (13) Es ist wichtig, dass im Einklang mit den internationalen Vorschriften für jede an Bord befindliche Person klare Anweisungen für den Notfall bereitgestellt werden.
- (14) Im Interesse der rechtlichen Klarheit und der Kohärenz mit anderen damit zusammenhängenden Rechtsvorschriften der Union, insbesondere der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾, sollten einige veraltete, mehrdeutige oder verwirrende Bezugnahmen aktualisiert oder gestrichen werden. Die Definition des Begriffs „Fahrgastschiff“ sollte unter Einhaltung des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie an andere Rechtsvorschriften der Union angeglichen werden. Die Definition des Begriffs „geschütztes Seegebiet“ sollte für die Zwecke der Ausnahmeregelungen nach dieser Richtlinie durch ein Konzept ersetzt werden, das an die Richtlinie 2009/45/EG angeglichen ist, wobei die Nähe von Such- und Rettungseinrichtungen gewährleistet werden sollte. Die Definition des Begriffs „Fahrgastregisterführer“ sollte geändert werden, um den neuen Aufgaben Rechnung zu tragen, die nicht mehr die Aufbewahrung der Angaben umfassen. Die Definition des Begriffs „benannte Behörde“ sollte die zuständigen Behörden umfassen, die direkten oder indirekten Zugang zu den nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben haben. Die entsprechenden Anforderungen an die Fahrgastregistrierungssysteme der Gesellschaften sollten gestrichen werden.

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

- (15) Diese Richtlinie sollte nicht für Sport- oder Vergnügsboote gelten. Sie sollte insbesondere dann nicht für Sportboote oder Sportfahrzeuge gelten, wenn diese ohne Besatzung („bareboat“) gechartert und nicht anschließend für die Zwecke der Beförderung von Fahrgästen für den Handel eingesetzt werden.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin für die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie 98/41/EG an die Datenregistrierung, insbesondere in Bezug auf die Genauigkeit und rechtzeitige Erfassung der Daten, verantwortlich sein. Um die Kohärenz der Angaben sicherzustellen, sollten Stichprobenkontrollen durchgeführt werden können.
- (17) Soweit die in der Richtlinie 98/41/EG und der Richtlinie 2010/65/EU vorgesehenen Maßnahmen mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden sind, sollte diese Verarbeitung in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der Union über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾, erfolgen. Unbeschadet anderer rechtlicher Verpflichtungen im Einklang mit dem Datenschutzrecht sollten insbesondere personenbezogene Daten, die gemäß der Richtlinie 98/41/EG erhoben werden, nicht für einen anderen Zweck verarbeitet oder verwendet und nicht länger gespeichert werden, als es für die Zwecke der Richtlinie 98/41/EG erforderlich ist. Personenbezogene Daten sollten daher nach dem sicheren Abschluss der Fahrt eines Schiffes oder gegebenenfalls nach dem Abschluss von Ermittlungen oder Gerichtsverfahren nach einem Unfall oder Notfall unverzüglich automatisch gelöscht werden.
- (18) Alle Gesellschaften sollten unter Berücksichtigung des Stands der Technik und der Umsetzungskosten geeignete technische und organisatorische Maßnahmen ergreifen, um im Einklang mit den Datenschutzvorschriften des Unionsrechts und des nationalen Rechts nach dieser Richtlinie verarbeitete personenbezogene Daten vor unbeabsichtigter oder unrechtmäßiger Vernichtung oder unbeabsichtigtem Verlust, unbeabsichtigter Veränderung sowie unbefugter Offenlegung oder unbefugtem Zugang zu schützen.
- (19) Angesichts des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sowie des Umstands, dass es im Interesse des Fahrgastes liegt, wahrheitsgetreue Angaben zu machen, ist das derzeitige Mittel der Erhebung personenbezogener Daten auf der Grundlage einer Eigenerklärung der Fahrgäste für die Zwecke der Richtlinie 98/41/EG ausreichend. Gleichzeitig sollte durch elektronische Mittel der Datenregistrierung und -überprüfung sichergestellt werden, dass für jede an Bord befindliche Person einheitliche Angaben registriert werden.
- (20) Zur Erhöhung der Transparenz und mit Blick auf eine einfachere Meldung von Freistellungen und Anträgen auf Ausnahmeregelungen durch die Mitgliedstaaten sollte die Kommission für diesen Zweck eine Datenbank einrichten und betreiben. Darin sollten die gemeldeten Maßnahmen im Entwurf und in der angenommenen Form enthalten sein. Die angenommenen Maßnahmen sollten öffentlich zugänglich gemacht werden.
- (21) Daten zur Meldung von Freistellungen und von Anträgen auf Ausnahmeregelungen durch die Mitgliedstaaten sollten so weit harmonisiert und aufeinander abgestimmt werden, wie dies für die möglichst effektive Nutzung dieser Daten erforderlich ist.
- (22) In Anbetracht der durch den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) bewirkten Änderungen sollten die der Kommission übertragenen Befugnisse zur Durchführung der Richtlinie 98/41/EG entsprechend aktualisiert werden. Die Durchführungsrechtsakte sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ erlassen werden.
- (23) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und die Transparenz zu erhöhen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 AEUV die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten übertragen werden, was die möglicherweise erforderliche Nichtanwendung von Änderungen an internationalen Übereinkommen für die Zwecke dieser Richtlinie angeht. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten 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 Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

⁽³⁾ 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).

- (24) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen Kontrollbesuchszyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission die Durchführung der Richtlinie 98/41/EG bis zum 22. Dezember 2026 bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (25) Um den Änderungen an der Richtlinie 98/41/EG Rechnung zu tragen, sollten die Angaben zu den an Bord befindlichen Personen in die Aufstellung der Meldeformalitäten in Teil A des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EU aufgenommen werden.
- (26) Um Binnenmitgliedstaaten, die nicht über Seehäfen und auch nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Fahrgastschiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollte diesen Mitgliedstaaten gestattet werden, von den Bestimmungen dieser Richtlinie abzuweichen. Dies bedeutet, dass diese Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange diese Bedingung erfüllt ist.
- (27) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 angehört und hat am 9. Dezember 2016 eine Stellungnahme abgegeben.
- (28) Die Richtlinien 98/41/EG und 2010/65/EU sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen an der Richtlinie 98/41/EG

Die Richtlinie 98/41/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Der zweite Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— ‚Fahrgastschiff ein Schiff oder ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;“;

b) der sechste Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— ‚Fahrgastregisterführer‘ die Person, die gegebenenfalls von einer Gesellschaft als verantwortlich für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem ISM-Kodex benannt ist, oder eine Person, die von der Gesellschaft als verantwortlich für die Übermittlung von Angaben über die auf einem Fahrgastschiff der Gesellschaft befindlichen Personen benannt ist;“;

c) der siebte Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— ‚benannte Behörde‘ die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, die für die Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich ist oder mit der Aufarbeitung eines Unfalls befasst ist und Zugang zu den nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben hat;“;

d) der neunte Gedankenstrich wird gestrichen;

e) im zehnten Gedankenstrich erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„— ‚Linienverkehr‘ eine Abfolge von Schifffahrten, durch die dieselben beiden oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und nach ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar“;

f) folgender Gedankenstrich wird angefügt:

„— ‚Hafengebiet‘ ein Gebiet im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe r der Richtlinie 2009/45/EG;“;

g) folgender Gedankenstrich wird angefügt:

„— ‚Sport- oder Vergnügungsboot‘ ein nicht für den Handel eingesetztes Schiff, unabhängig von der Antriebsart.“.

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

(1) „Diese Richtlinie gilt für Fahrgastschiffe mit Ausnahme von

- Kriegsschiffen und Truppentransportschiffen,
- Sport- und Vergnügungsbooten,
- Schiffen, die ausschließlich in Hafengebieten oder auf Binnenwasserstraßen eingesetzt werden.

(2) Mitgliedstaaten, die nicht über Seehäfen und auch nicht über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Fahrgastschiffe, die ihre Flagge führen, verfügen, können von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen, mit Ausnahme der Verpflichtung gemäß Unterabsatz 2.

Diejenigen Mitgliedstaaten, die diese Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen möchten, teilen der Kommission bis spätestens 21. Dezember 2019 mit, ob die Voraussetzungen erfüllt sind, und unterrichten die Kommission jährlich über alle etwaigen anschließend eingetretenen Änderungen. Die betreffenden Mitgliedstaaten dürfen Fahrgastschiffen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, nicht gestatten, ihre Flagge zu führen, solange sie diese Richtlinie nicht umgesetzt und durchgeführt haben.“

3. Artikel 4 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Zahl der Personen an Bord ist vor der Abfahrt dem Kapitän des Schiffes mitzuteilen und mit geeigneten technischen Mitteln dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (*) eingerichteten einzigen Fenster oder — falls der Mitgliedstaat sich dafür entscheidet — der benannten Behörde über das automatische Identifizierungssystem zu melden.

Für eine Übergangszeit von sechs Jahren ab dem 20. Dezember 2017 können die Mitgliedstaaten weiterhin gestatten, dass diese Angaben dem Fahrgastregisterführer der Gesellschaft oder dem landseitigen System der Gesellschaft, das demselben Zweck dient, mitgeteilt werden, anstatt vorzusehen, dass sie dem einzigen Fenster oder der benannten Behörde über das automatische Identifizierungssystem gemeldet werden.

(*) Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).“

4. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

(1) Läuft ein Fahrgastschiff aus einem Hafen eines Mitgliedstaats aus, um eine Fahrt zu unternehmen, bei der die Entfernung vom Ausgangspunkt bis zum nächsten Anlaufhafen mehr als 20 Seemeilen beträgt, werden die folgenden Angaben registriert:

- die Familiennamen der an Bord befindlichen Personen, ihre Vornamen, ihr Geschlecht, ihre Staatsangehörigkeit, ihre Geburtsdaten,
- auf Wunsch des Fahrgastes: im Notfall möglicherweise benötigte besondere Betreuung oder Hilfe,
- sofern sich der Mitgliedstaat dafür entscheidet, auf Wunsch des Fahrgastes: eine Kontaktnummer für den Notfall.

(2) Die in Absatz 1 aufgeführten Angaben sind vor der Abfahrt des Fahrgastschiffes zu erheben und bei dessen Abfahrt — in jedem Fall spätestens 15 Minuten nach dessen Abfahrt — dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichteten einzigen Fenster zu melden.

(3) Für eine Übergangszeit von sechs Jahren ab dem 20. Dezember 2017 können die Mitgliedstaaten weiterhin gestatten, dass diese Angaben dem Fahrgastregisterführer der Gesellschaft oder dem landseitigen System der Gesellschaft, das demselben Zweck dient, mitgeteilt werden, anstatt vorzusehen, dass sie dem einzigen Fenster gemeldet werden.

(4) Unbeschadet anderer rechtlicher Verpflichtungen nach den Datenschutzvorschriften der Union und den nationalen Datenschutzvorschriften werden die für die Zwecke dieser Richtlinie erhobenen personenbezogenen Daten für keinen anderen Zweck verarbeitet und verwendet. Solche personenbezogenen Daten werden stets im Einklang mit dem Datenschutzrecht der Union und den Rechtsvorschriften der Union über den Schutz der Privatsphäre behandelt und unverzüglich automatisch gelöscht, sobald sie nicht mehr benötigt werden.“

5. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jeder Mitgliedstaat verlangt bei Fahrgastschiffen, die die Flagge eines Drittlandes führen und die von einem Hafen außerhalb der Union aus einen Hafen in diesem Mitgliedstaat anlaufen sollen, von der Gesellschaft, dass die in Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1 genannten Angaben entsprechend Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 2 bereitgestellt werden.“

6. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

(1) Alle Gesellschaften, die die Verantwortung für den Betrieb eines Fahrgastschiffes tragen, benennen, sofern dies nach den Artikeln 4 und 5 dieser Richtlinie vorgeschrieben ist, einen Fahrgastregisterführer, der dafür verantwortlich ist, die in diesen Bestimmungen genannten Angaben dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichteten einzigen Fenster oder der benannten Behörde über das automatische Identifizierungssystem zu melden.

(2) Nach Artikel 5 dieser Richtlinie erhobene personenbezogene Daten werden von der Gesellschaft nicht länger als für die Zwecke dieser Richtlinie erforderlich und in jedem Fall nur bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die betreffende Fahrt erfolgreich abgeschlossen und die Daten dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichteten einzigen Fenster gemeldet wurden, aufbewahrt. Unbeschadet anderer spezifischer rechtlicher Pflichten nach dem Unionsrecht oder dem nationalen Recht, etwa für statistische Zwecke, werden die Angaben, sobald sie nicht mehr für diesen Zweck benötigt werden, unverzüglich automatisch gelöscht.

(3) Jede Gesellschaft sorgt dafür, dass die Angaben zu Fahrgästen, die Bedarf an besonderer Betreuung oder Hilfe im Notfall angemeldet haben, ordnungsgemäß registriert und dem Kapitän vor Abfahrt des Fahrgastschiffes übermittelt werden.“

7. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

— Buchstabe a wird gestrichen.

— Die Buchstaben b und c erhalten folgende Fassung:

„(2) Ein Mitgliedstaat, aus dessen Hafen ein Fahrgastschiff ausläuft, kann das Fahrgastschiff von der Verpflichtung, dem gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2010/65/EU eingerichteten einzigen Fenster die Zahl der an Bord befindlichen Personen zu melden, befreien — vorausgesetzt, dass es sich bei dem betreffenden Schiff nicht um ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug handelt, es im Linienvverkehr mit einer Fahrzeit von weniger als einer Stunde zwischen den Anlegehäfen und ausschließlich im gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG aufgelisteten Seegebiet D eingesetzt ist, und in diesem Seegebiet die Nähe von Such- und Rettungseinrichtungen gewährleistet ist.

Ein Mitgliedstaat kann Fahrgastschiffe im Verkehr zwischen zwei Häfen, bzw. im Verkehr von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopps, von den Verpflichtungen des Artikels 5 dieser Richtlinie befreien — vorausgesetzt, das betreffende Schiff führt ausschließlich Fahrten im gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG aufgelisteten Seegebiet D durch und in diesem Seegebiet ist die Nähe von Such- und Rettungseinrichtungen gewährleistet.“;

— folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Abweichend von Artikel 5 Absatz 2 und unbeschadet des Übergangszeitraums gemäß Artikel 5 Absatz 3 haben die folgenden Mitgliedstaaten das Recht, die nachstehenden Ausnahmeregelungen anzuwenden:

- i) Deutschland kann für Fahrgastschiffe, die von der und zur Insel Helgoland verkehren, die Zeiträume für die Erhebung und Meldung der in Artikel 5 Absatz 1 genannten Angaben auf bis zu eine Stunde nach der Abfahrt verlängern, und
- ii) Dänemark und Schweden können für Fahrgastschiffe, die von der und zur Insel Bornholm verkehren, die Zeiträume für die Erhebung und Meldung der in Artikel 5 Absatz 1 genannten Angaben auf bis zu einer Stunde nach der Abfahrt verlängern.“;

b) Absatz 3 Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:

- a) Der Mitgliedstaat meldet der Kommission unverzüglich unter Angabe hinreichender Gründe seinen Beschluss, eine Freistellung von den in Artikel 5 genannten Verpflichtungen zu erteilen. Diese Meldung erfolgt mittels einer von der Kommission für diesen Zweck eingerichteten und betriebenen Datenbank, zu der die Kommission und die Mitgliedstaaten Zugang erhalten. Die Kommission stellt die angenommenen Maßnahmen auf einer öffentlich zugänglichen Website bereit.

b) Gelangt die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Meldung zu der Auffassung, dass die Freistellung nicht gerechtfertigt ist oder sich nachteilig auf den Wettbewerb auswirken könnte, so kann sie Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen sie den Mitgliedstaat verpflichtet, seinen Beschluss abzuändern oder zu widerrufen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“;

c) Absatz 4 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Der Antrag wird der Kommission über die in Absatz 3 genannte Datenbank übermittelt. Gelangt die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Antragstellung zu der Auffassung, dass die Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt ist oder sich nachteilig auf den Wettbewerb auswirken könnte, so kann sie Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen sie den Mitgliedstaat verpflichtet, den vorgeschlagenen Beschluss abzuändern oder nicht zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

8. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Gesellschaften über ein Verfahren für die Datenregistrierung verfügen, mit dem gewährleistet wird, dass die nach dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben genau und rechtzeitig gemeldet werden.

(2) Jeder Mitgliedstaat benennt die Behörde, die Zugang zu den aufgrund dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben haben wird. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bei einem Notfall oder nach einem Unfall diese benannte Behörde sofortigen Zugang zu den aufgrund dieser Richtlinie vorgeschriebenen Angaben hat.

(3) Nach Artikel 5 erhobene personenbezogene Daten werden von den Mitgliedstaaten nicht länger als für die Zwecke dieser Richtlinie erforderlich aufbewahrt, und in jedem Fall nicht länger als

a) bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Fahrt des Schiffes erfolgreich abgeschlossen wurde, keinesfalls aber länger als 60 Tage ab der Abfahrt des Schiffes, oder

b) — bei einem Notfall oder nach einem Unfall — bis etwaige Ermittlungen oder Gerichtsverfahren abgeschlossen sind.

(4) Unbeschadet anderer spezifischer rechtlicher Pflichten nach dem Unionsrecht oder dem nationalen Recht, etwa Verpflichtungen für statistische Zwecke, werden die Angaben, sobald sie nicht mehr für die Zwecke dieser Richtlinie benötigt werden, unverzüglich automatisch gelöscht.“

9. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die erforderlichen Daten so erhoben und registriert, dass für die Fahrgäste beim Ein- oder Ausschiffen keine unnötigen Verzögerungen entstehen.

(2) Es ist zu vermeiden, dass auf denselben oder ähnlichen Strecken mehrere Datenerhebungen erfolgen.“

10. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 11a

(1) Die Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß dieser Richtlinie erfolgt nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

(2) Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Union gemäß dieser Richtlinie, etwa im Rahmen des einzigen Fensters und von SafeSeaNet, erfolgt nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates (**).

(*) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

(**) Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).“

11. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

(1) Unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Seeverkehrssicherheit bzw. eine Unvereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr zu vermeiden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie eine Änderung an den in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nicht anzuwenden.

(2) Diese delegierten Rechtsakte werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Zeitpunkt für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.“

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 12a

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem 20. Dezember 2017 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

13. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

(*) 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).“;

b) Absatz 3 wird gestrichen.

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 14a

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 22. Dezember 2026 vor.

Spätestens am 22. Dezember 2022 unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Zwischenbericht über die Umsetzung dieser Richtlinie.“

Artikel 2

Änderungen am Anhang der Richtlinie 2010/65/EU

In Teil A des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EU wird folgende Nummer angefügt:

„7. Angaben zu den an Bord befindlichen Personen

Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).“.

Artikel 3

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 21. Dezember 2019 die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 21. Dezember 2019 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese 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.

Artikel 4

Inkrafttreten

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

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 15. November 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. MAASIKAS

RICHTLINIE (EU) 2017/2110 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 15. November 2017****über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates****(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 Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Rechtsvorschriften der Union über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr stammen aus dem Jahr 1999. Es ist nunmehr notwendig, diese Rechtsvorschriften zu aktualisieren, um den Fortschritten bei der Umsetzung des Hafensaatkontrollsystems gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ sowie den Erfahrungen mit der Anwendung der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Pariser Vereinbarung über die Hafensaatkontrolle Rechnung zu tragen.
- (2) Die Eignungsprüfung im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) ergibt, dass der Rechtsrahmen der Union für die Sicherheit von Fahrgastschiffen zu einem einheitlichen Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe in der Union geführt hat. Sie ergibt außerdem, dass, als Folge der Entwicklung der Fahrgastsicherheitsbestimmungen der Union im Laufe der Zeit als Reaktion auf unterschiedliche Erfordernisse und Gegebenheiten, ein gewisses Maß an Überschneidung und Redundanz besteht, das gestrafft und vereinfacht werden kann und sollte, um den Verwaltungsaufwand der Schiffseigner zu verringern und die seitens der Seeschiffverkehrsbehörden der Mitgliedstaaten erforderlichen Anstrengungen zu rationalisieren.
- (3) Die meisten Mitgliedstaaten kombinieren bereits nach Möglichkeit verbindliche Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit anderen Arten von Besichtigungen und Überprüfungen, nämlich Flaggenstaat-Besichtigungen und Hafensaatkontrollen. Um den Überprüfungsaufwand weiter zu verringern und den Zeitraum, in dem das Schiff oder das Fahrzeug wirtschaftlich genutzt werden kann, zu maximieren und gleichzeitig weiterhin hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten, sollten Schiffe, die der Hafensaatkontrolle unterliegen, in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG übertragen werden. Der Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie sollte auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats oder zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen in einem Drittland beschränkt werden, wenn die Flagge des Schiffs mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt. Was Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittstaat betrifft, sollte die Richtlinie 2009/16/EG gelten, wenn die Flagge nicht mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt.
- (4) Der Begriff „Aufnahmestaat“ wurde durch die Richtlinie 1999/35/EG des Rates ⁽⁴⁾ eingeführt, um die Zusammenarbeit mit Drittländern vor der Erweiterung der Union im Jahr 2004 zu erleichtern. Dieser Begriff ist nicht mehr relevant und sollte daher gestrichen werden.

⁽¹⁾ ABl. C 34 vom 2.2.2017, S. 176.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. Oktober 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 23. Oktober 2017.

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

⁽⁴⁾ Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1).

- (5) Gemäß der Richtlinie 1999/35/EG mussten die Aufnahmestaaten innerhalb jedes Zwölfmonatszeitraums eine gezielte Besichtigung und eine Besichtigung während eines Linienverkehrsdienstes durchführen. Eigentlich sollte durch diese Vorschrift gewährleistet werden, dass zwischen diesen beiden Besichtigungen ein ausreichender zeitlicher Abstand besteht, doch stellte sich bei der REFIT-Prüfung heraus, dass dies nicht immer der Fall ist. Um das System der Überprüfungen zu konkretisieren und einen einheitlichen Rahmen für die Überprüfungen sicherzustellen, mit dem für ein hohes Sicherheitsniveau bei gleichzeitiger Berücksichtigung der gemeinsamen Erfordernisse der Fahrgastdienstleistungen gesorgt wird, sollte klargestellt werden, dass die beiden jährlichen Überprüfungen regelmäßig, in Abständen von ca. sechs Monaten, stattzufinden haben. Wenn sich das Schiff in Betrieb befindet, sollte der Abstand zwischen diesen aufeinanderfolgenden Überprüfungen mindestens vier und höchstens acht Monate betragen.
- (6) In der Richtlinie 1999/35/EG wird anstatt „Überprüfungen“ der Ausdruck „Besichtigungen“ verwendet. Diese Bezeichnung ist in internationalen Übereinkommen gebräuchlich und bezeichnet darin die Verpflichtung der Flaggenstaaten, die Übereinstimmung der Schiffe mit den internationalen Normen zu überwachen und gegebenenfalls Zeugnisse auszustellen oder zu verlängern. Allerdings kann das besondere Überprüfungssystem für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr nicht mit einer Besichtigung gleichgesetzt werden, und die entsprechenden Überprüfungsformulare stellen keine Seetüchtigkeitszeugnisse dar und können nicht als solche angesehen werden. Deshalb sollte der Begriff „Besichtigung“ durch „Überprüfung“ ersetzt werden, wenn es sich um spezifische Besichtigungen nach der geltenden Richtlinie 1999/35/EG handelt.
- (7) In Anbetracht des besonderen Risikoprofils von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen sollte ihre regelmäßige Überprüfung als Priorität betrachtet werden. Alle Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG fallen, sollten in die Gesamtzahl der von jedem Mitgliedstaat durchgeführten jährlichen Überprüfungen eingerechnet werden.
- (8) Kosten im Zusammenhang mit Überprüfungen, die zu einem Auslaufverbot führen, sollten von dem Unternehmen getragen werden.
- (9) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um für die Zweck dieser Richtlinie Änderungen an internationalen Übereinkommen, soweit erforderlich, nicht anzuwenden und um technische Anforderungen zu aktualisieren. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽¹⁾ niedergelegt 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.
- (10) Die Richtlinie 2009/16/EG sollte geändert werden, um sicherzustellen, dass Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge weiterhin in demselben Umfang und mit derselben Häufigkeit überprüft werden. Besondere Bestimmungen in Bezug auf Überprüfungen und Kontrollen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, die für die Hafenstaatkontrolle in Frage kommen, sollten deshalb in die Richtlinie 2009/16/EG eingeführt werden.
- (11) Bei Überprüfungen gemäß der Richtlinie 2009/16/EG sollten alle erdenklichen Bemühungen unternommen werden, damit das Schiff nicht in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten wird.
- (12) Es ist wichtig, dass den Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzung an Bord sowie der Ausbildung und den Qualifikationen ihrer Mitglieder Rechnung getragen wird, da Gesundheit, Sicherheit und soziale Aspekte eng miteinander verknüpft sind.
- (13) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen planmäßigen Kontrollzyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission die Durchführung dieser Richtlinie spätestens sieben Jahre nach der Frist zur Umsetzung dieser Richtlinie bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
- (14) 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.
- (15) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung eines sicheren Betriebs von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr, von den Mitgliedstaaten angesichts des Binnenmarktbezugs der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr und des grenzüberschreitenden Charakters des

⁽¹⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Betriebs dieser Schiffe und Fahrzeuge in der Union und auf internationaler Ebene nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, indem ein einheitliches Sicherheitsniveau festgelegt und eine Verzerrung des Wettbewerbs vermieden wird, 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.

- (16) Im Interesse der rechtlichen Klarheit und Einheitlichkeit sowie angesichts der Anzahl der betreffenden Änderungen sollten die Richtlinie 1999/35/EG aufgehoben und die Richtlinie 2009/16/EG entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge
- a) im Linienverkehr zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen eines Drittlandes, wenn die Flagge des Schiffs mit der des betreffenden Mitgliedstaats übereinstimmt, oder
- b) im Linienverkehr auf Inlandfahrten in Seegebieten, in denen Schiffe der Klasse A gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ eingesetzt werden dürfen.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die unter die Richtlinie 2009/16/EG fallen.
- (3) Die Mitgliedstaaten können diese Richtlinie auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anwenden, die auf Inlandfahrten im Linienverkehr in anderen als den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Seegebieten eingesetzt werden.
- (4) Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben und nachweisen können, dass der Anteil der von dieser Richtlinie erfassten Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge an der Gesamtzahl der einzelnen Fahrzeuge, die ihre Flusshäfen in den drei vorangegangenen Jahren jährlich angelaufen haben, weniger als 5 % beträgt, können von dieser Richtlinie — mit Ausnahme der in Unterabsatz 2 dargelegten Verpflichtung — abweichen.

Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen haben, teilen der Kommission bis zum 21. Dezember 2019 die Gesamtzahl der Fahrzeuge und die Zahl der Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit, die ihre Häfen während des in Unterabsatz 1 genannten Zeitraums von drei Jahren angelaufen haben, und unterrichten die Kommission danach jährlich über jede anschließende Änderung der in Unterabsatz 1 genannten Zahlen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein Schiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
2. „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Kapitel X Regel 1 von SOLAS 74, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
3. „SOLAS 74“ das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 einschließlich alle Protokolle und Änderungen in der jeweils geltenden Fassung;

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

4. „Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“ den in der Entschließung MSC.36(63) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 20. Mai 1994 enthaltenen Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder den in der IMO-Entschließung MSC.97(73) vom Dezember 2000 enthaltenen Internationalen Code 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000) in der jeweils geltenden Fassung;
5. „HSSC“ die IMO-Leitlinien „Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification“ in der jeweils geltenden Fassung;
6. „Linienverkehr“ eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
 - a) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
 - b) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist;
7. „Seegebiet“ ein Seegebiet oder einen Seeweg, das bzw. der nach Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG bestimmt wurde;
8. „Zeugnisse“
 - a) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Auslandfahrt die gemäß dem SOLAS 74 oder dem Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den beigefügten einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung;
 - b) für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf Inlandfahrt die gemäß der Richtlinie 2009/45/EG ausgestellten Zeugnisse zusammen mit den beigefügten einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung;
9. „Verwaltung des Flaggenstaats“ die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu führen berechtigt ist;
10. „Inlandfahrt“ eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;
11. „Unternehmen“ die Organisation oder Person, die zugestimmt hat, alle durch den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) in der jeweils geltenden Fassung auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, oder, in Fällen, in denen Kapitel IX des SOLAS 74 keine Anwendung findet, den Eigner des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs oder eine sonstige Organisation oder Person (wie z. B. den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer), die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs übernommen hat;
12. „Überprüfer“ einen öffentlichen Bediensteten oder eine andere Person, der bzw. die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ordnungsgemäß zur Durchführung von Überprüfungen gemäß dieser Richtlinie ermächtigt wurde, dieser Behörde gegenüber verantwortlich ist und die in Anhang XI der Richtlinie 2009/16/EG genannten Mindestkriterien erfüllt;
13. „zuständige Behörde des Mitgliedstaats“ die von dem Mitgliedstaat für die Zwecke der vorliegenden Richtlinie benannte und für die Wahrnehmung der ihm mit dieser Richtlinie übertragenen Aufgaben zuständige Behörde.

Artikel 3

Vorab-Überprüfung

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

Artikel 4

Ausnahmen von der Pflicht zur Durchführung der Vorab-Überprüfung

(1) Im Falle von Vorab-Überprüfungen kann ein Mitgliedstaat vorsehen, bestimmte Anforderungen oder Verfahren der Anhänge I und II in Bezug auf eine in den vorangegangenen sechs Monaten durchgeführte jährliche Flaggenstaat-Besichtigung oder -Überprüfung nicht anzuwenden, vorausgesetzt, dass die einschlägigen Verfahren und Leitlinien für Besichtigungen gemäß dem HSSC oder demselben Ziel dienende Verfahren angewendet wurden. Die Mitgliedstaaten übermitteln die betreffenden Informationen an die Überprüfungsdatenbank gemäß Artikel 10.

(2) Soll ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Linienverkehr eingesetzt werden, so kann der Mitgliedstaat vorangegangene Überprüfungen und Besichtigungen berücksichtigen, denen das betreffende Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in Bezug auf den Betrieb in einem anderen Linienverkehr im Sinne dieser Richtlinie unterzogen wurde. Falls diese vorangegangenen Überprüfungen und Besichtigungen zur Zufriedenheit des Mitgliedstaats ausgefallen und für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind, müssen die in Artikel 3 Absatz 1 genannten Überprüfungen nicht durchgeführt werden, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den neuen Linienverkehrsdienst aufnimmt.

(3) Auf Antrag eines Unternehmens können die Mitgliedstaaten vorab Ihre Zustimmung geben, dass die vorangegangenen Überprüfungen und Besichtigungen für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind.

(4) Besteht aufgrund unvorhergesehener Umstände dringender Bedarf am raschen Einsatz eines Ersatz-Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder eines Ersatz-Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs, um einen unterbrechungsfreien Dienst sicherzustellen, und Absatz 2 kommt nicht zur Anwendung, kann der Mitgliedstaat gestatten, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder das Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den Betrieb aufnimmt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) eine Sichtprüfung und eine Prüfung der Unterlagen ergeben keine Bedenken, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb nicht erfüllt, und
- b) der Mitgliedstaat führt innerhalb eines Monats die Vorab-Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 durch.

Artikel 5

Regelmäßige Überprüfungen

(1) Die Mitgliedstaaten führen innerhalb eines Zwölfmonatszeitraums jeweils folgende Überprüfungen durch:

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

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

(2) Nach Ermessen des Mitgliedstaats kann die in Absatz 1 Buchstabe a vorgesehene Überprüfung gleichzeitig oder in Verbindung mit der jährlichen Flaggenstaat-Besichtigung durchgeführt werden, vorausgesetzt, dass die einschlägigen Verfahren und Leitlinien für Besichtigungen gemäß dem HSSC oder demselben Ziel dienende Verfahren angewendet werden.

(3) Nach größeren Reparaturen, Umbauten oder Veränderungen des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs sowie nach einem Wechsel der Geschäftsführung oder der Klasse führen die Mitgliedstaaten eine Überprüfung gemäß Anhang II durch. Bei einem Wechsel der Geschäftsführung oder der Klasse kann der Mitgliedstaat nach Berücksichtigung der zuvor für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug durchgeführten Überprüfungen und unter der Voraussetzung, dass der sichere Betrieb des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder des Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs durch diesen Wechsel nicht beeinträchtigt wird, das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder das Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug von der im ersten Satz dieses Absatzes vorgeschriebenen Überprüfung freistellen.

*Artikel 6***Überprüfungsbericht**

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

*Artikel 7***Mängelbeseitigung, Auslaufverbot und Aussetzung der Überprüfung**

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Behebung aller Mängel, die bei einer entsprechend dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfung bestätigt oder festgestellt werden.
- (2) Stellen die Mängel eine eindeutige Gefährdung der Gesundheit oder Sicherheit oder eine unmittelbare Gefahr für die Gesundheit oder das Leben, das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, seine Besatzung und seine Fahrgäste dar, so sorgt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats dafür, dass für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug ein Auslaufverbot angeordnet wird. Der Kapitän erhält eine Abschrift dieses Verbots.
- (3) Das Auslaufverbot wird erst aufgehoben, wenn die zuständige Behörde des Mitgliedstaats überzeugt ist, dass der Mangel behoben und die Gefährdung beseitigt wurde oder wenn die zuständige Behörde des Mitgliedstaats festgestellt hat, dass das Schiff oder Fahrzeug unter den erforderlichen Auflagen auslaufen oder den Betrieb wieder aufnehmen kann, ohne dass dies ein Risiko für die Sicherheit und Gesundheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder ein Risiko für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug oder andere Schiffe darstellt.
- (4) Kann ein Mangel nach Absatz 2 nicht ohne Weiteres in dem Hafen, in dem er festgestellt oder bestätigt wurde, behoben werden, so kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats zustimmen, dass das Schiff oder Fahrzeug eine geeignete Reparaturwerft anlaufen darf, in der der Mangel ohne Weiteres behoben werden kann.
- (5) In außergewöhnlichen Fällen, in denen der Gesamtzustand des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs offensichtlich unternormig ist, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats die Überprüfung dieses Schiffs oder Fahrzeugs so lange aussetzen, bis das Unternehmen die notwendigen Maßnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug keine eindeutige Gefährdung der Sicherheit oder Gesundheit oder keine unmittelbare Gefahr für das Leben seiner Besatzung und Fahrgäste mehr darstellt, oder um sicherzustellen, dass es die einschlägigen Vorschriften der geltenden internationalen Übereinkommen erfüllt.
- (6) Setzt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats die Überprüfung gemäß Absatz 5 aus, so wird für das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug automatisch ein Auslaufverbot angeordnet. Das Auslaufverbot wird aufgehoben, wenn die Überprüfung wiederaufgenommen und erfolgreich abgeschlossen wurde und die Bedingungen in Absatz 3 dieses Artikels und in Artikel 9 Absatz 2 erfüllt sind.
- (7) Um die Überlastung der Häfen zu vermindern, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats die Erlaubnis erteilen, dass ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, für das ein Auslaufverbot angeordnet wurde, in einen anderen Teil des Hafens gebracht wird, sofern dies ungefährlich ist. Das Risiko einer Überlastung des Hafens darf jedoch nicht für die Entscheidung über die Anordnung oder die Aufhebung eines Auslaufverbots von Belang sein. Die Hafenbehörden oder -stellen erleichtern die Aufnahme solcher Schiffe.

*Artikel 8***Recht auf Widerspruch**

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

*Artikel 9***Kosten**

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

*Artikel 10***Überprüfungsdatenbank**

- (1) Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert eine Überprüfungsdatenbank, an die alle Mitgliedstaaten angebunden sind und die alle Informationen enthält, die für die Anwendung des mit dieser Richtlinie eingerichteten Überprüfungssystems erforderlich sind. Diese Datenbank wird auf der Grundlage der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Überprüfungsdatenbank errichtet und bietet ähnliche Funktionen wie die letztgenannte Datenbank.
- (2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den gemäß dieser Richtlinie durchgeführten Überprüfungen, einschließlich Informationen zu Mängeln und Auslaufverboten, unverzüglich an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden, sobald der Prüfungsbericht fertiggestellt bzw. das Auslaufverbot aufgehoben wurde. Bezüglich der in diesen Informationen enthaltenen Einzelangaben gelten die Bestimmungen des Anhangs XIII der Richtlinie 2009/16/EG sinngemäß.
- (3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Überprüfungsdatenbank übermittelten Informationen binnen 72 Stunden im Hinblick auf ihre Veröffentlichung validiert werden.
- (4) Die Kommission stellt sicher, dass anhand der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Prüfungsdaten alle für die Durchführung dieser Richtlinie relevanten Daten aus der Überprüfungsdatenbank abgerufen werden können.
- (5) Die Mitgliedstaaten haben Zugang zu allen in der Überprüfungsdatenbank erfassten Informationen, die für die Anwendung des Überprüfungssystems gemäß dieser Richtlinie sowie der Richtlinie 2009/16/EG relevant sind.

*Artikel 11***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

*Artikel 12***Änderungsverfahren**

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

Diese delegierten Rechtsakte werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Termin für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.

*Artikel 13***Ausübung der Befugnisübertragung**

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem 20. Dezember 2017 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

*Artikel 14***Änderung der Richtlinie 2009/16/EG**

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

1. In Artikel 2 werden die folgenden Nummern angefügt:

- „25. ‚Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ ein Schiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
26. ‚Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug‘ ein Schiff im Sinne von Kapitel X Regel 1 von SOLAS 74 in der jeweils geltenden Fassung, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
27. ‚Linienverkehr‘ eine Abfolge von Fahrten von Ro-Ro-Fahrgastschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, durch die dieselben zwei oder mehr Häfen miteinander verbunden werden, oder eine Abfolge von Fahrten von und zu ein und demselben Hafen ohne Zwischenstopp, und zwar
 - i) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
 - ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist.“

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

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

3. In Artikel 13 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

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

4. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 14a

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

(1) Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr unterliegen Überprüfungen gemäß den in Anhang XVII aufgeführten zeitlichen Vorgaben und sonstigen Anforderungen.

(2) Bei der Planung der Überprüfungen eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs berücksichtigen die Mitgliedstaaten in gebührender Weise den Betriebs- und Instandhaltungsplan des Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs.

(3) Wurde ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug einer Überprüfung nach Anhang XVII unterzogen, so wird diese Überprüfung in der Überprüfungsdatenbank erfasst und für die Zwecke der Artikel 10, 11 und 12 sowie für die Berechnung der Erfüllung der Überprüfungspflicht eines jeden Mitgliedstaats berücksichtigt. Die Überprüfung wird in die Gesamtzahl der gemäß Artikel 5 von jedem Mitgliedstaat durchgeführten jährlichen Überprüfungen eingerechnet.

(4) Artikel 9 Absatz 1, Artikel 11 Buchstabe a und Artikel 14 finden keine Anwendung auf die nach diesem Artikel überprüften Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr.

(5) Die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die einer zusätzlichen Überprüfung nach Artikel 11 Buchstabe b unterzogen werden, gemäß Anhang I Teil II Abschnitt 3A Buchstabe c und Abschnitt 3B Buchstabe c für eine Überprüfung ausgewählt werden. Die nach diesem Absatz durchgeführten Überprüfungen berühren nicht das in Anhang XVII Nummer 2 festgelegte Überprüfungsintervall.

(6) Der Überprüfer der zuständigen Behörde des Hafenstaats kann zustimmen, bei der Überprüfung eines Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder eines Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs von einem Überprüfer eines anderen Hafenstaats mit Beobachterstatus begleitet zu werden. Führt das Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats, so ersucht der Hafenstaat auf Antrag einen Vertreter des Flaggenstaates, als Beobachter an der Überprüfung teilzunehmen.“

5. Artikel 15 Absatz 3 wird gestrichen.

6. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

— die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die schwarze Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 36 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde, oder

— die Flagge eines Staates führt, dessen Festhaltequote unter die graue Liste fällt, die gemäß der Pariser Vereinbarung aufgrund der in der Überprüfungsdatenbank gespeicherten Daten festgelegt und von der Kommission jährlich veröffentlicht wird, und das im Laufe der vorausgegangenen 24 Monate mehr als zweimal in einem Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats oder eines Unterzeichnerstaats der Pariser Vereinbarung festgehalten wurde.

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

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

7. Folgender Anhang wird angefügt:

„ANHANG XVII

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

1.1. Bevor ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den Betrieb eines Linienverkehrs im Sinne dieser Richtlinie aufnimmt, führen die Mitgliedstaaten eine Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2110 (*) durch, um sicherzustellen, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt.

- 1.2. Soll ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Linienverkehr eingesetzt werden, so kann der betreffende Mitgliedstaat vorangegangene Überprüfungen berücksichtigen, die ein anderer Mitgliedstaat in den vorangegangenen acht Monaten bei dem betreffenden Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug in Bezug auf den Betrieb in einem anderen Linienverkehr im Sinne dieser Richtlinie durchgeführt hat, sofern der Mitgliedstaat in jedem Einzelfall zu der Auffassung gelangt ist, dass diese vorangegangenen Überprüfungen für die neuen Betriebsbedingungen relevant sind und dass bei diesen Überprüfungen die notwendigen Anforderungen für den sicheren Betrieb eines Linienverkehrs erfüllt waren. Die unter Nummer 1.1 genannten Überprüfungen müssen nicht durchgeführt werden, bevor das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den neuen Linienverkehrsdienst aufnimmt.
- 1.3. Besteht aufgrund unvorhergesehener Umstände dringender Bedarf am raschen Einsatz eines Ersatz-Ro-Ro-Fahrgastschiffs oder eines Ersatz-Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs, um einen unterbrechungsfreien Dienst sicherzustellen, und Nummer 1.2 kommt nicht zur Anwendung, kann der Mitgliedstaat gestatten, dass das Fahrgastschiff oder das Fahrzeug den Betrieb aufnimmt, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) eine Sichtprüfung und eine Prüfung der Unterlagen ergeben keine Bedenken, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die erforderlichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb nicht erfüllt, und
 - b) der Mitgliedstaat führt innerhalb eines Monats die Überprüfung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2110 durch.
2. Die Mitgliedstaaten führen einmal jährlich, jedoch frühestens vier Monate und spätestens acht Monate nach der letzten Überprüfung, Folgendes durch:
 - a) eine Überprüfung, einschließlich der Anforderungen des Anhangs II der Richtlinie (EU) 2017/2110 und der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 428/2010 der Kommission (**), soweit geboten, und
 - b) eine Überprüfung während eines Linienverkehrsdienstes. Diese Überprüfung deckt die in Anhang III der Richtlinie (EU) 2017/2110 aufgeführten Punkte sowie eine nach dem fachlichen Urteil des Überprüfers ausreichende Anzahl der in den Anhängen I und II der Richtlinie (EU) 2017/2110 aufgeführten Punkte ab, um zu gewährleisten, dass das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug weiterhin alle notwendigen Anforderungen für einen sicheren Betrieb erfüllt.
3. Ein Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, bei dem keine Überprüfung gemäß Nummer 2 durchgeführt wurde, wird der Prioritätsstufe 1 zugeordnet.
4. Eine Überprüfung gemäß Nummer 1.1 gilt als Überprüfung für die Zwecke von Nummer 2 Buchstabe a dieses Anhangs.

(*) Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61).

(**) Verordnung (EU) Nr. 428/2010 der Kommission vom 20. Mai 2010 zur Durchführung des Artikels 14 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf erweiterte Überprüfungen von Schiffen (ABl. L 125 vom 21.5.2010, S. 2).“

Artikel 15

Aufhebung

Die Richtlinie 1999/35/EG wird aufgehoben.

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

Artikel 16

Bewertung

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 21. Dezember 2026 vor.

*Artikel 17***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 21. Dezember 2019 die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 21. Dezember 2019 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese 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.

*Artikel 18***Inkrafttreten**

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

*Artikel 19***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 15. November 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. MAASIKAS

ANHANG I

BESONDERE ANFORDERUNGEN AN SCHIFFE IM LINIENVERKEHR**(gemäß Artikel 3 und Artikel 5)**

Zu überprüfen ist, ob

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

ANHANG II

VERFAHREN FÜR ÜBERPRÜFUNGEN

(gemäß Artikel 3 und Artikel 5)

1. Mit den Überprüfungen muss sichergestellt werden, dass die von einem Flaggenstaat oder für ihn aufgestellten vorgeschriebenen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Bau, Unterteilung und Stabilität, Maschinenanlagen und elektrische Anlagen, Ladung und Stabilität, Brandschutz, maximale Fahrgastzahl, Rettungsmittel und Beförderung gefährlicher Güter, Funk- und Navigationsausrüstung, erfüllt werden. Zu diesem Zweck umfassen die Überprüfungen folgende Maßnahmen:
 - Ingangsetzen des Notstromaggregats;
 - Überprüfung der Notbeleuchtung;
 - Überprüfung der Notstromquelle für die Funkanlagen;
 - Prüfung der Rundspruchanlage;
 - Brandschutzübung, einschließlich einer Demonstration, dass die Besatzungsmitglieder mit dem Einsatz der Brandschutzausrüstung gut vertraut sind;
 - Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;
 - Prüfung der Fernabschaltvorrichtung der Brennstoffversorgung für die Kessel, die Haupt- und die Hilfsmaschinen sowie die Belüftung;
 - Prüfung der Fernschließvorrichtungen und der lokalen Schließvorrichtungen für Feuerklappen;
 - Prüfung der Feuermelde- und Alarmsysteme;
 - Prüfung des einwandfreien Schließens der Feuertüren;
 - Betrieb der Lenzpumpen;
 - Schließen wasserdichter Schottentüren sowohl vor Ort als auch mithilfe der Fernschließvorrichtung;
 - Demonstration, dass die Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellung mit dem Lecksicherheitsplan gut vertraut sind;
 - Herablassen mindestens eines Bereitschaftsboots und eines Rettungsboots in das Wasser, Ingangsetzen und Prüfen des Antriebs- und Rudersystems und Wiederaufnahme aus dem Wasser in die Staustellung;
 - Überprüfen der Übereinstimmung sämtlicher Rettungs- und Bereitschaftsboote mit dem Bestandsverzeichnis;
 - Prüfung der Haupt- und der Hilfsruderanlage des Schiffs oder Fahrzeugs.
2. Bei den Überprüfungen ist besonders darauf zu achten, dass die Besatzungsmitglieder mit den nachstehenden Vorschriften und Verfahren vertraut sind und diese wirksam anwenden können: Sicherheits-, Notfall-, Instandhaltungs-, Arbeits- und Fahrgastsicherheitsvorschriften, Vorschriften für die Brücke sowie für die Handhabung von Ladung und Fahrzeugen. Es ist zu prüfen, ob die Besatzung in der Lage ist, in der gemeinsamen, im Logbuch des Schiffs angegebenen Sprache Befehle und Anweisungen zu verstehen und gegebenenfalls zu erteilen sowie Rückmeldung zu erstatten. Die Nachweise darüber, dass die Besatzungsmitglieder eine Sonderausbildung abgeschlossen haben, sind insbesondere im Hinblick auf die nachstehenden Bereiche zu prüfen:
 - Führung von Menschenmengen;
 - Vertrautheit mit den Notfallsystemen;
 - Sicherheitstraining für Besatzungsmitglieder, die Fahrgästen in einer Notsituation, insbesondere älteren und behinderten Personen, in den Fahrgasträumen direkte Hilfe leisten;
 - Krisenmanagement und Ausbildung für den Umgang mit Menschen in Notsituationen.Bei der Überprüfung ist ferner der Frage nachzugehen, ob die Dienstzeiten, insbesondere für das Wachpersonal, zu einer übermäßigen Ermüdung führen.
3. Die Befähigungszeugnisse von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, müssen den Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ entsprechen.

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

ANHANG III

VERFAHREN FÜR ÜBERPRÜFUNGEN WÄHREND EINES LINIENVERKEHRSDIENSTES

(gemäß Artikel 5)

Bei Überprüfungen während eines Linienverkehrs wird überprüft:

1. Fahrgastangaben

Ob die Anzahl der Fahrgäste, für die das Ro-Ro-Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug (im Folgenden das „Schiff“) zugelassen ist, nicht überschritten wird und ob die Registrierung von Fahrgastangaben der Richtlinie 98/41/EG des Rates⁽¹⁾ entspricht. Ferner, wie die Informationen über die Gesamtzahl der Fahrgäste dem Kapitän mitgeteilt werden und gegebenenfalls wie Fahrgäste, die eine Hin- und Rückfahrt machen, ohne dabei an Land zu gehen, in die Gesamtzahl der Fahrgäste der Rückfahrt einbezogen werden.

2. Angaben zur Ladung und Stabilität

Ob — soweit geboten — zuverlässige Tiefgangsanzeiger vorhanden und in Gebrauch sind, ob Maßnahmen getroffen werden, damit das Schiff nicht überladen wird und die jeweilige Schottenladelinie nicht unter Wasser liegt, ob die Bewertung von Ladung und Stabilität vorschriftsmäßig durchgeführt wird, ob Lastkraftwagen und andere Ladungen, falls erforderlich, gewogen werden und die Zahlen dem Schiff zur Bewertung von Ladung und Stabilität mitgeteilt werden und ob Lecksicherheitspläne ständig offen aushängen und den Schiffsoffizieren Lecksicherheitshandbücher mit den entsprechenden Angaben ausgehändigt werden.

3. Seetüchtigkeit

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

4. Sicherheitsdurchsagen

Ob die Form der routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen, das Anbringen von Anweisungen und Empfehlungen für den Notfall in der (den) erforderlichen Sprache(n) erfolgt, ob die routinemäßigen Sicherheitsdurchsagen bei Antritt der Reise erfolgen und in allen öffentlichen Räumen, einschließlich der offenen Decks, die den Fahrgästen zugänglich sind, hörbar sind.

5. Tagebucheinträge

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

6. Gefährliche Güter

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

Ob Fahrzeuge, die gefährliche und umweltschädliche Güter befördern, vorschriftsmäßig gekennzeichnet und gesichert werden, ob bei der Beförderung gefährlicher und umweltschädlicher Güter eine Kopie des Frachtbriefs oder des Ladeplans an Land verfügbar ist, ob dem Kapitän die Notifizierungsanforderungen der Richtlinie 2002/59/EG

⁽¹⁾ Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ sowie die Not- und Erste-Hilfe-Maßnahmen im Fall eines Unfalls mit gefährlichen oder meeresverschmutzenden Gütern bekannt sind, ob die Belüftungsanlagen der Fahrzeugdecks jederzeit in Betrieb sind und verstärkt eingesetzt werden, wenn die Fahrzeugmotoren laufen, und ob auf der Kommandobrücke angezeigt wird, dass die Belüftungsanlage des Fahrzeugdecks in Betrieb ist.

7. Sicherung von Lastkraftwagen

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

8. Fahrzeugdecks

Ob Spezialladungs- und Ro-Ro-Laderäume ständig durch einen Wachdienst oder ein Kamera-Überwachungssystem kontrolliert werden, sodass die Bewegung der Fahrzeuge bei ungünstigen Wetterverhältnissen oder das Betreten dieser Räume durch Unbefugte beobachtet werden kann, ob Feuertüren und Eingänge geschlossen und Hinweise für die Fahrgäste angebracht sind, wonach das Betreten der Fahrzeugdecks untersagt ist, während das Schiff auf See ist.

9. Verschließen der wasserdichten Türen

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

10. Feuerrunden

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

11. Verständigung im Notfall

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

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

12. Gemeinsame Arbeitssprache der Besatzungsmitglieder

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

⁽¹⁾ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

13. Sicherheitsausrüstung

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

14. Navigations- und Funkausrüstung

Ob die Navigations- und Funkausrüstung, einschließlich der Satelliten-Seenotfunkbake (EPIRB), betriebsbereit sind.

15. Zusätzliche Notbeleuchtung

Ob — falls vorgeschrieben — ein zusätzliches Notbeleuchtungssystem eingebaut wurde und ob ein Mängelverzeichnis geführt wird.

16. Fluchtmöglichkeiten

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

17. Sauberkeit des Maschinenraums

Ob der Maschinenraum im Zusammenhang gemäß den Instandhaltungsverfahren sauber gehalten wird.

18. Abfallentsorgung

Ob zufriedenstellende Vorkehrungen für die Behandlung und Entsorgung von Abfällen getroffen wurden.

19. Planmäßige Instandhaltung

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

20. Durchführung der Reise

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

ANHANG IV

ENTSPRECHUNGSTABELLE

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

BERICHTIGUNGEN**Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 98/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Vermarktung und Verwendung von Ausgangsstoffen für Explosivstoffe**

(Amtsblatt der Europäischen Union L 39 vom 9. Februar 2013)

Seite 3, Erwägungsgrund 21, Satz 2:

Anstatt: „Darüber hinaus gibt es viele rechtmäßige Verwendungen von Schwefelsäure, Aceton, Kaliumnitrat, Natriumnitrat, Calciumnitrat und Kalkammonsalpeter.“

muss es heißen: „Darüber hinaus gibt es viele rechtmäßige Verwendungen von Schwefelsäure, Aceton, Kaliumnitrat, Natriumnitrat, Calciumnitrat und Calciumammoniumnitrat.“

Seite 10, Anhang 1, Tabelle, Verweis in Fußnote 1

Anstatt: „⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 948/2009 der Kommission (ABl. L 287 vom 31.10.2009, S. 1).“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).“

Seite 11, Anhang II, Tabelle, Verweis in Fußnote 1

Anstatt: „⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 948/2009.“

muss es heißen: „⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2658/87.“

Seite 11, Anhang II Spalte 1 Zeile 7

Anstatt: „Kalkammonsalpeter (CAS-Nr. 15245-12-2)“

muss es heißen: „Calciumammoniumnitrat (CAS-Nr. 15245-12-2)“

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE