



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 27. Februar 2006 (01.03)
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2005/0236 (COD)**

6843/06

LIMITE

**MAR 23
ENV 131
CODEC 201**

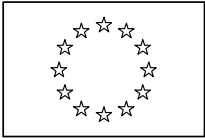
VORSCHLAG

Absender: Kommission
vom: 24. Februar 2006

Betr.: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES über die Erfüllung der
Flaggenstaatpflichten

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2005) 586 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.11.2005
KOM(2005) 586 endgültig

2005/0236 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2005) 1497}

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der Vorschlag der Kommission erfolgt vor dem Hintergrund schnell fortschreitender Entwicklungen auf internationaler und auf europäischer Ebene. Er greift allgemeine Überlegungen zur Verantwortung der Staaten bei der Durchführung der internationalen Übereinkommen auf, die sie ratifiziert haben und die mittlerweile in Kraft getreten sind.

Weiter trägt er der wachsenden Notwendigkeit Rechnung, die bestehenden Regeln zu erweitern und ihre korrekte Anwendung voranzutreiben, indem erkannte Mängel ausgemerzt, ein ausreichendes Maß an gegenseitiger Hilfe und Zusammenarbeit zwischen den Staaten eingeführt und der Austausch von Erfahrungen und Know-how vorgesehen werden.

Er berücksichtigt die Verpflichtung der Kommission, Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 94/57/EG anzuwenden, in dem bereits vorgesehen ist, dass die Flaggenstaaten den Anforderungen den geltenden Vorschriften nachkommen müssen. Es geht also nicht darum, neue Vorschriften mit neuen Verpflichtungen zu erlassen, sondern dafür zu sorgen, dass die bereits geltenden Regeln weiter gefasste Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sicherheit im Seeverkehr und dem Schutz der Meere und der Umwelt wirksam unterstützen.

Es ist ärgerlich, feststellen zu müssen, dass trotz der Ratifizierung der Übereinkommen zur Seeverkehrssicherheit und über die Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe durch 164 Mitgliedstaaten der internationalen Seeschiffahrtorganisation und ihrer Verpflichtung, diese Übereinkommen einzuhalten, der tatsächliche Grad an Sicherheit und an Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe je nach Flaggenstaat sehr unterschiedlich ist. Deshalb bilden unternormige Schiffe, die weiterhin die Meere befahren, ein ständiges Risiko für die europäischen Küsten und führen zu einem unlauteren Wettbewerb zwischen den Seeverkehrsunternehmen. Diese traurige Tatsache wurde 2003 von der Seeverkehrsindustrie (*Shipping Industry Guidelines on Flag State performance*, Marisec 2003) betont, und vor allem von den Ende 2004 (am 2./3. November) in Vancouver (Britisch-Kolumbien, Kanada) zusammengetretenen Ministern der 34 Staaten der Region Pazifik/Atlantik (Zweite gemeinsame Ministerkonferenz der Vereinbarungen von Paris und Tokio über die Hafenstadtkontrolle mit dem Ziel einer Stärkung der Verantwortlichkeit („*Renforcer le cercle de responsabilité*“), einer interregionalen Aktion, die den Einsatz unternormiger Schiffe unterbinden soll.

Die Industrie ihrerseits hat in ihren Empfehlungen an die Reedereien, die Handelsschiffe besitzen oder betreiben, hinsichtlich der Wahl des Flaggenstaates die Unterschiede zwischen den Flaggenstaaten hervorgehoben.

In ihrer gemeinsamen Erklärung von Vancouver weisen die Minister darauf hin, dass der Einsatz unternormiger Schiffe in bestimmten Regionen weitergeht. Es sei daher notwendig, andere Maßnahmen zu ergreifen, um gegen die Reeder und Betreiber von

Schiffen einzuschreiten, die ihre Tätigkeiten auf unverantwortliche Weise fortsetzen, ohne sich um internationale Regeln oder Sicherheitsvorkehrungen zu kümmern. Seit der ersten Konferenz im März 1998 gab es eine Reihe von Unfällen und alarmierenden Vorkommnissen auf See, bei denen Menschen ihr Leben lassen mussten und die Ozeane verschmutzt wurden. Diese Unfälle und Vorkommnisse auf See führten zu schweren wirtschaftlichen Verlusten, zu Umweltschäden und Besorgnissen bei der Bevölkerung. Deshalb sind ergänzende Maßnahmen notwendig, um die Sicherheit zu verstärken und Verschmutzungen zu verhüten. Unternormige Schiffe werden hauptsächlich von denjenigen eingesetzt, die sich aus dem Betrieb von Schiffen, die nicht die internationalen Normen erfüllen, einen wirtschaftlichen Vorteil versprechen. Bestimmte Verwaltungen von Flaggenstaaten vernachlässigen immer noch ihre große Verantwortung, darüber zu wachen, dass die Schiffe, die ihre Flagge tragen dürfen, den internationalen Übereinkommen entsprechen. Bestimmte Verwaltungen von Flaggenstaaten versäumen es, die Organisationen effizient zu überwachen, denen sie Befugnisse übertragen und deren Leistung keiner vollständigen und effizienten Bewertung, Verifizierung und Bescheinigung standhält. Der ständige Verlust an Schiffen sowie die Verluste an Menschenleben und die Verschmutzung, die damit einhergehen, erfordern zusätzliche Maßnahmen zur Stärkung der allgemeinen Sicherheit des Seeverkehrs und der Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt.

Diese große Diskrepanz führt auf EU-Ebene dazu, dass die Rate der festgehaltenen Schiffe je nach der von ihnen geführten Flagge stark variiert. Die Daten der Pariser Vereinbarung zur Hafenstaatkontrolle verdeutlichen dieses Phänomen.

Bei den Schiffen, die unter der Flagge von Mitgliedstaaten mit großer Flotte fahren, lag im Zeitraum 2002-2004 der Anteil der festgehaltenen Schiffe zwischen 1,1 % und 7,3 %. Nach der EU-Erweiterung wurden im Durchschnitt erheblich mehr europäische Schiffe festgehalten als zuvor. Im Zeitraum 2002-2004 lag der Anteil für die 25 Mitgliedstaaten bei 4,6 %, gegenüber 2,9 % bezogen auf die 15 alten Mitgliedstaaten. Die Kommission, gestützt auf die Statistiken, betrachtet die Verpflichtungen der Flaggenstaaten nach wie vor als das fehlende Glied in den Vorschriften auf dem Gebiet der Seeverkehrssicherheit.

Mit dem Vorschlag der Kommission sollen konkret die zwei größten Schwächen der IMO - neben der fehlenden Kontrolle der Einhaltung der von ihr aufgestellten Regeln - überwunden werden:

- Der große Ermessensspielraum für Ausnahmeregelungen, der jeder Vertragspartei in Bezug auf die grundlegenden Bestimmungen der Übereinkommen zusteht.
- Die Unverbindlichkeit der Begleitungsmaßnahmen, die in Form von IMO-Entschlüssen verabschiedet und für die effiziente Erfüllung der genannten Verpflichtungen immerhin für wesentlich erachtet werden.

Diese Schwächen erklären zu einem großen Teil die Qualitätsunterschiede bei den verschiedenen Flaggen und verringern die Möglichkeiten, gegen unternormige Schiffe rechtlich vorzugehen (Hafenstaatkontrolle). Ziel dieses Vorschlags ist es daher, in einer Gemeinschaftsrichtlinie die Pflichten der als Flaggenstaat auftretenden Mitgliedstaaten aufzuführen und dabei gleichzeitig den Präzisierungen der IMO Rechnung zu tragen.

Die Verpflichtung zur Einhaltung der in den internationalen Übereinkommen über die Seeverkehrssicherheit enthaltenen Vorschriften ist bereits in Artikel 3 der Richtlinie 94/57/EG verankert, wonach die Mitgliedstaaten die ‚IMO-Entschlieung A.847(20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente‘ umzusetzen haben.

Angesichts dieser sehr allgemeinen und zum Teil ungenauen Entschlieung hat sich die IMO verpflichtet, ihre Leitlinien in Form eines Codes für die Anwendung der verbindlichen Instrumente neu zu fassen. Ebenso wie die ursprüngliche Entschlieung wird dieser Code für die IMO-Vertragsstaaten keinen verbindlichen Charakter haben. Außerdem möchte die IMO den Code durch eine Prüfroutine für die nationalen Behörden ergänzen. Diese IMO-Prüfroutine sieht für Staaten, die ihre Pflichten als Vertragsparteien der IMO-Übereinkommen nicht oder nur zum Teil erfüllen, keine Sanktionen vor, sondern soll sie darin unterstützen, ihre Fähigkeit zur Anwendung der in dem Code genannten Übereinkommen zu verbessern.

Sowohl der Code als auch die Prüfroutine werden auf der IMO-Versammlung im November 2005 verabschiedet.

Die Kommission hat für die Gemeinschaft unverzüglich die Lehren aus der internationalen Arbeit gezogen, zumal auch der Rat sich bereits über das weitere Vorgehen ausgesprochen hatte. Dieser hatte in seinen Schlussfolgerungen vom 6. Dezember 2002 über Maßnahmen nach dem Untergang der „Prestige“ seine Unterstützung für die Arbeiten der IMO zum Ausdruck gebracht, um einen Code für Flaggenstaaten und eine obligatorische Prüfroutine zu erarbeiten, durch die sichergestellt werden soll, dass die Flaggenstaaten ihren in den internationalen Übereinkommen festgeschriebenen Verpflichtungen nachkommen.

Aufgrund dieses politischen Engagements des Rates haben sich das Vereinigte Königreich, Zypern und Frankreich schon in 2004 bereit erklärt, ihre Flaggen einem Audit zu unterziehen.

Ziel der Kommission ist es, unter Berücksichtigung der neuen IMO-Leitlinien dafür zu sorgen, dass der auf die Flaggenstaaten bezogene Teil des Codes in das Gemeinschaftsrecht übernommen wird und die Mitgliedstaaten ihre internationalen Verpflichtungen wirksam und koordiniert erfüllen.

In ihrem Richtlinienvorschlag möchte die Kommission gemeinschaftliche Anreize geben, um die schleppende Ratifizierung bestimmter internationaler Übereinkommen, die für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Verhütung der Meeresverschmutzung von großer Bedeutung sind, zu beschleunigen. Ferner setzt sich die Kommission für die Schaffung eines Instruments ein, durch das, soweit erforderlich, im Rahmen des Ausschussverfahrens gewährleistet werden soll, dass die Normen und Bestimmungen, die der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten unterliegen, einheitlich angewendet werden.

Langfristig strebt die Kommission an, die Flaggen der Mitgliedstaaten attraktiver zu gestalten und die Qualität der europäischen Flotte zu verbessern, ohne ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Drittländern zu beeinträchtigen. Dazu gehört, Drittstaaten mit einem vergleichbaren Qualitätsniveau die Möglichkeit zu bieten, Vereinbarungen mit den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu schließen und dieselben Vorteile wie die Mitgliedstaaten zu erhalten.

- **Allgemeiner Hintergrund**

Mit dem Code für die Anwendung der obligatorischen IMO-Instrumente wird die ‚IMO-EntschlieÙung A.847(20) über Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente‘ konkretisiert und ergänzt. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Seeverkehrsbehörden der Mitgliedstaaten bereits aufgrund Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 94/57/EG dazu verpflichtet sind, bei der Überprüfung ihrer Schiffe und der Ausstellung von Zeugnissen im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Anhangs und der Anlage jener EntschlieÙung zu handeln.

In Bezug auf die Haftung der Flaggenstaaten hat die unzureichende Anwendung und Einhaltung der internationalen Instrumente durch bestimmte Mitgliedstaaten Verzerrungen verschiedener Art zur Folge:

- wirtschaftliche Verzerrungen zwischen Staaten, die bei der Vergabe des Rechts zum Führen ihrer Flagge die Schiffe einer strengen Prüfung unterziehen, und Staaten, die weniger hohe Maßstäbe anlegen. Das Maß, in dem die Vorschriften befolgt werden, wirkt sich auf die Instandhaltungskosten der Schiffe aus;
- soziale Verzerrungen, wenn die unzureichende Einhaltung der internationalen Verpflichtungen durch die Flaggenstaaten zur Beschäftigung von weniger qualifizierten und damit kostengünstigeren Besatzungen führt, was wiederum ein erhebliches Sozialdumping zur Folge hat und den qualifizierten Beschäftigten ihren Arbeitsplatz kostet. Darüber hinaus verlieren dadurch die Seeberufe an Attraktivität zu einer Zeit, da die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zur Seeverkehrssicherheit die Verwendung bordgestützter Sicherheitssysteme durch qualifiziertes Personal sowie die Anerkennung der Befähigungsnachweise von Seeleuten und die Überprüfung von Zeugnissen vorschreiben (Richtlinie 2001/25/EG);
- schließlich wirken sich diese wirtschaftlichen und sozialen Aspekte unmittelbar auf den Schutz der Umwelt aus, da durch den Einsatz unternormiger Schiffe mit unzureichend qualifizierten Besatzungen an Bord das Risiko des Verlusts von Menschenleben auf See sowie die Gefahr von Umweltschäden und deren Folgekosten steigen.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

In Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 94/57/EG ist ein ausdrücklicher Hinweis auf die IMO-EntschlieÙung A.847(20) aufgenommen, mit dem die Befolgung dieser EntschlieÙung gefordert wird.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Der Vorschlag bildet das fehlende Glied in der Kette der anderen Rechtsinstrumente auf dem Gebiet der Seeverkehrssicherheit. Der Vorschlag entspricht dem ausdrücklichen Willen der Mitgliedstaaten, ein gemeinschaftliches System zur Kontrolle der

Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aufgrund der internationalen Instrumente, bei denen sie Vertragsparteien sind, einzuführen. Dies soll insbesondere durch die Umsetzung des Codes über die Befolgung ihrer Verantwortlichkeiten durch die Flaggenstaaten und des Systems der Überprüfung ins Gemeinschaftsrecht geschehen. All diese Elemente tragen dazu bei, die Rolle der Europäischen Union auf der internationalen Bühne zu stärken.

2) KONSULTATION INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Konsultation interessierter Kreise

Konsultationsmethoden, Hauptadressaten und allgemeines Profil der Antwortenden

Im Mai 2004 und im Februar 2005 führte die Kommission auf der Grundlage von Arbeitspapieren ihrer Dienststellen mit ausführlichen Fragen über die geplanten Vorhaben Konsultationen der Vertreter der Mitgliedstaaten und der Seeverkehrsindustrie durch. Außerdem bat sie dabei um ausführliche schriftliche Stellungnahmen.

Auf Seiten der Seeverkehrsindustrie fanden sich Vertreter der Reeder, der Verladere, der Ölgesellschaften, der Hafenbehörden, der Klassifikationsgesellschaften, der Versicherer, der Schiffsbauer, der Lotsen und der Seeleute. Im Allgemeinen handelte es sich um Berufsverbände auf europäischer und manchmal internationaler Ebene.

Nach Angaben der Mitgliedstaaten bringt die Einhaltung der Normen im Rahmen der Verpflichtungen als Flaggenstaaten direkte (qualifizierte Kontrolleure, Einrichtung von Verwaltungssystemen, qualifizierte Überprüfer) und indirekte Kosten (manche Staaten übertragen die Kontrollen und die Bescheinigung an die Klassifikationsgesellschaften) für sie mit sich. Doch sind sich diejenigen Mitgliedstaaten, die diese Normen bereits eingeführt haben, darüber einig, dass die Investitionskosten durch Rationalisierung ihrer Tätigkeiten und langfristig durch Größenvorteile mehr als aufgewogen werden.

Auf der Grundlage der Konsultationen und verschiedener Studien ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass der Code für die Anwendung der verbindlichen Instrumente der IMO den Flaggenstaaten mittels einer Richtlinie vorgeschrieben werden sollte.

Ausführliche Angaben zu den untersuchten Optionen und der Wahl des Rechtsakts finden sich in der Folgenabschätzung (SEK(2005) ...). Daraus ergibt sich die Angemessenheit der vorgeschlagenen Regelung.

Zusammenfassung und Berücksichtigung der Antworten

Die Vertreter der Industrie haben die Initiative der Kommission begrüßt, jedoch einen gewissen Vorbehalt gegenüber einer Initiative angemeldet, die nur die Flaggen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union unterstützen würde. Außerdem hat die Industrie die Kommission aufgefordert, die einschlägigen Arbeiten der IMO so getreu wie möglich umzusetzen.

Diese allgemeinen oder speziellen Forderungen wurden entsprechend berücksichtigt. So sind die Texte der IMO dem Richtlinienvorschlag angehängt, und die Kommission

hat vorgeschlagen, einige der Bestimmungen dieser Texte für die Mitgliedstaaten verbindlich zu machen. Außerdem wurden Anreize für die Eintragung von Schiffen unter einer der europäischen Flaggen vereinbart, und sollte später in Form einer Erleichterung der Hafenstaatkontrollen für europäische Flaggen, die ihre Verpflichtungen einhalten, resultieren. Drittstaaten können vorbehaltlich des Abschlusses externer Abkommen die gleichen Vorteile genießen, wenn sie die gleichen Qualitätsergebnisse erzielen. Schließlich wird die Kommission die Mitgliedstaaten, die dies wünschen, bei deren Überprüfung unterstützen (Vorbereitung und Ablauf der Überprüfung).

- **Einholung und Berücksichtigung von Gutachten**

Betroffene Fachbereiche

Seeverkehrssicherheit, Rettung von Menschenleben und Umweltschutz.

Methode

Verfahren der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation: Selbstbewertung ihrer Leistung durch die Flaggenstaaten. Die Mitgliedstaaten haben zugestimmt, die Selbstbewertung ihrer Flaggen zusätzlichen Kriterien und einer tiefer greifenden Analyse auf europäischer Ebene zu unterziehen.

Wichtigste konsultierte Verbände und Fachleute

Das Gutachten der europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wurde eingeholt.

Zusammenfassung der Stellungnahmen und Gutachten

Es wurde auf ernste Gefahren mit irreversiblen Folgen hingewiesen. Das Vorhandensein solcher Gefahren wurde nicht angezweifelt.

Die eingegangenen Stellungnahmen sind im Bericht des MARE-Ausschusses des Europäischen Parlaments enthalten, der unter folgender Adresse einzusehen ist: http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm

Veröffentlichung der Stellungnahmen und Gutachten

Internetpräsenz der Agentur: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

- **Folgenabschätzung**

Es wurden zwei Optionen in Erwägung gezogen, nämlich Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten und ein Richtlinienvorschlag über Konformitätsanforderungen der Flaggenstaaten.

Bei der Option 1 ergab die Analyse der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen Folgendes: Keine Einzelmaßnahme der Mitgliedstaaten, sei sie streng oder unbedeutend (oder im Extremfall nicht vorhanden), würde zur Erreichung der Ziele in der ganzen Gemeinschaft beitragen. Auch hätte sie nicht den möglichen Mehrwert einer Gemeinschaftsmaßnahme, die in der Union im Rahmen internationaler

Vorschriften der IMO einheitlich angewandt werden könnte. Individuelle Maßnahmen können außerdem zu unterschiedlichen Schutzniveaus in den einzelnen Flaggenstaaten und selbst zu wirtschaftlichen Verzerrungen führen.

Bei der zweiten Option ergab die Analyse, dass die Umsetzung des Codes der IMO in das Gemeinschaftsrecht keine neuen Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten bedeuten würde, sofern ihre Seebehörden die im Rahmen der internationalen Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen einhalten. Diese Maßnahme dürfte keine zusätzlichen Haushaltskosten mit sich bringen, gleichzeitig aber stark zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und damit zum Umweltschutz sowie zu besseren sozialen Bedingungen für die Seeleute beitragen.

Die Kommission hat eine Folgenabschätzung gemäß ihrem Legislativ- und Arbeitsprogramm durchgeführt. Der Bericht darüber ist unter folgender Internetadresse der Kommission abrufbar:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- **Zusammenfassung des Vorschlags**

Die Sicherheit im Seeverkehr, der Schutz der Seeleute und der Umwelt sollen verstärkt werden, in dem die Flaggenstaaten stärker auf ihre Verantwortung zur Einhaltung der Verpflichtungen aufmerksam gemacht werden, die sie auf internationaler Ebene eingegangen sind. Diese Verantwortung muss vor und nach Zuerkennung ihrer Flagge zum Tragen kommen.

Konkreter handelt es sich darum, den Flaggenstaaten die Bestimmungen des Codes für die Anwendung der verbindlichen Instrumente der IMO verbindlich vorzuschreiben und ein System der Überprüfung der Flaggenstaaten einzuführen.

- **Rechtsgrundlage**

Der Vorschlag gründet sich auf Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag und Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 94/57/EG.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Auch wenn die Vergabe der Flagge ein Hoheitsrecht der Staaten bleibt, so werden die Bedingungen für die Vergabe und den Behalt der Flagge doch durch internationale Übereinkommen geregelt, die von den Mitgliedstaaten ratifiziert wurden. Die einheitliche Anwendung dieser Vorschriften für die Vergabe und den Behalt fällt insoweit unter die Zuständigkeit der Gemeinschaft, als es kein internationales Kontrollsystem gibt.

Maßnahmen eines einzelnen Mitgliedstaates genügen nicht zur Erreichung der Ziele, da der Seeverkehr seiner Art nach international ist und da die aus den internationalen Instrumenten herrührenden Verpflichtungen, die sich insbesondere gegen die Billigflaggen richten, wirkungslos blieben, wenn die Mitgliedstaaten einzeln handelten.

Einzelmaßnahmen von Mitgliedstaaten träten in Widerspruch zur Richtlinie 94/57/EG, die die gemeinsame Umsetzung der IMO-EntschlieÙung A.847 (20) vorsieht, welche dem vorliegenden Vorschlag als Grundlage dient.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Bei der Prüfung der Selbstbewertung der Mitgliedstaaten (*Self Assessment Form*) bezüglich der Durchführung der internationalen Verpflichtungen aufgrund der Übereinkommen, bei denen die Mitgliedstaaten Vertragsparteien sind, zeigten sich zahlreiche Unterschiede, die Einfluss auf die Seeverkehrssicherheit haben. Diese Unterschiede bestehen vor allem bei der Überwachung der Klassifikationsgesellschaften, der Behandlung von Unfällen, der Gliederung der Seebehörden und der Einführung eines Qualitätssystems. Deshalb ist eine Maßnahme der Europäischen Union vor allem in Bezug auf Methodiken und Praktiken erforderlich.

Der Richtlinienvorschlag regt die Mitgliedstaaten dazu an, die internationalen Übereinkommen zu ratifizieren, was für die Mitgliedstaaten insofern leichter ist als für die Gemeinschaft, als diese nicht die ausschließliche Zuständigkeit in den Bereichen besitzt, für die diese Übereinkommen gelten. Der Vorschlag sieht die Einführung eines Qualitätssystems durch die nationalen Seebehörden vor. Dazu legt er Qualitätsziele fest und gestattet den Mitgliedstaaten, zu deren Erreichung entweder die Norm ISO 90001:2000 oder gleichwertige Normen anzuwenden. Nur die Mitgliedstaaten können diese Systeme je nach den für ihre Seebehörden am besten geeigneten Normen einführen, sofern die festgelegten Ziele erreicht werden.

Der Vorschlag sieht auch eine Überprüfung der Flaggen der Mitgliedstaaten vor, wobei die Mitgliedstaaten die Wahl des Datums und die Möglichkeit gelassen wird, dafür die Unterstützung der Kommission zu beantragen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Die Mitgliedstaaten haben sich verpflichtet, die Bestimmungen der IMO bezüglich der Verantwortung der Flaggenstaaten umzusetzen und sich der Prüfung ihrer Flagge durch die IMO zu unterziehen. Die Antwort der Kommission entspricht daher der Erwartung der Mitgliedstaaten.

Außerdem entstehen den Mitgliedstaaten durch die Umsetzung der Richtlinie keine zusätzlichen Kosten, da die Ausgaben der Seebehörden gesenkt werden. Der Einsatz der Mittel des Vertrags bildet eine Garantie für die Qualität und die Harmonisierung

der Anwendung der Verpflichtungen, die für die Flaggenstaaten als Mitglieder der Europäischen Union gelten.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Die Notwendigkeit, die IMO-Verpflichtungen in das Gemeinschaftsrecht umzusetzen, beruht auf zwei Tatsachen, nämlich dem Fehlen von Kontroll- und Sanktionsmechanismen im internationalen Seeverkehrsrecht und den bedeutenden Qualitätsunterschieden, die zwischen den europäischen Flaggenstaaten festgestellt wurden.

Aufgrund der Verpflichtungen, die sich aus den IMO-Übereinkommen ergeben, bei denen alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien sind, haben alle Mitgliedstaaten die Vorschriften des Codes für die Anwendung der verbindlichen Instrumente der IMO in innerstaatliches Recht umgesetzt oder sollten dies getan haben. Die Wahl einer Richtlinie drängt sich insofern auf, als die Kommission den Mitgliedstaaten vorschlägt, gegebenenfalls die im Code vorgesehenen Übereinkommen zu ratifizieren und ein Kontroll- und Qualitätssystem einzuführen.

Andere Mittel wären nicht angemessen. Eine einfache Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten wäre unzureichend, denn diese haben ja bereits die im Code vorgesehenen Übereinkommen über die Anwendung der verbindlichen Instrumente der IMO ratifiziert. Es muss also ein entscheidender qualitativer Schritt hin zur Harmonisierung und Kontrolle der Anwendung dieser internationalen verbindlichen Instrumente erfolgen. Insbesondere gibt es auf internationaler Ebene, und insbesondere bei der internationalen Seeschiffahrts-Organisation, kein anderes Mittel, um die Anwendung der internationalen Übereinkommen sicherzustellen und gegebenenfalls Verstöße zu bestrafen.

Die Kommission möchte besonders betonen, dass diejenigen Mitgliedstaaten, deren innerstaatliches Recht bereits eine wirksame Anwendung ihrer Verpflichtungen als Flaggenstaat gemäß den Übereinkommen gewährleistet, keine neuen Rechtsvorschriften zu verabschieden brauchen. Für diese reicht es künftig im Rahmen ihrer Verpflichtungen gemäß Artikel 19 der Richtlinie aus, die Kommission über ihr geltendes Recht zu informieren und ihr eine Kopie der entsprechenden Gesetze zu übermitteln.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5) WEITERE ANGABEN

- **Simulation, Pilotphase und Übergangszeit**

Für den Vorschlag ist eine Übergangszeit vorgesehen.

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Revisionsklausel.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

- **Der Vorschlag im Einzelnen**

Artikel 1 - Festlegung der Ziele: soll sicherstellen, dass die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten den IMO-Übereinkommen entsprechen; Verbesserung der Sicherheit und Vermeidung der Umweltverschmutzung durch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Artikel 2 - listet die im Richtlinienvorschlag verwendeten Begriffsbestimmungen, Konzepte und Referenzen auf.

Artikel 3 - soll die Durchführung des internationalen Rechtsrahmens gewährleisten, der die sich aus den IMO-Übereinkommen ergebenden Verpflichtungen der Mitgliedstaaten regelt; die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, diesen Übereinkommen beizutreten.

Artikel 4 - sieht vor, dass die Verwaltungen des Flaggenstaats über angemessene Ressourcen und Verfahren verfügen müssen.

Artikel 5 - enthält Einzelvorschriften hinsichtlich der Verpflichtungen und Verfahren vor und bei der Registrierung eines Schiffs unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, entsprechend den einschlägigen Leitlinien der IMO.

Artikel 6 - übernimmt zwingende Verpflichtungen des Codes für ein harmonisiertes System der Besichtigung und Zeugniserteilung, der sich auf die einschlägigen Regeln der IMO stützt.

Artikel 7 - stellt die Verpflichtungen der Flaggenstaaten in Bezug auf die wirksame und laufende Kontrolle der anerkannten Organisationen klar, denen sie behördliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung und der Zeugniserteilung für ihre Schiffe übertragen haben.

Artikel 8 - definiert die Verpflichtungen der Staaten in Bezug auf das Personal, das Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffssicherheit und der Verhütung der Verschmutzung ausführt, sowie die gegenseitige Zuordnung dieser Personen.

Artikel 9 - führt die Verpflichtung ein, bei Unfällen und Vorkommnissen auf See eine Untersuchung durchzuführen.

Artikel 10 - verpflichtet die Mitgliedstaaten, ihre Schiffe zahlenmäßig und vom Ausbildungsgrad her angemessen zu bemannen und macht die IMO-EntschlieÙung A.890 (21) über die Grundsätze für eine sichere Schiffsbesetzung verbindlich.

Artikel 11 - listet eine Reihe flankierender Maßnahmen auf.

Artikel 12 - verpflichtet die Mitgliedstaaten, ihre Leistungen als Flaggenstaat jährlich zu bewerten und zu prüfen.

Artikel 13 - sieht die Einführung eines unabhängigen Audits der Verwaltung des Flaggenstaats vor und erkennt das von der IMO erarbeitete Auditsystem an.

Artikel 14 - schreibt den Mitgliedstaaten vor, ihre Verwaltung einer Zertifizierung nach ISO-Nomen zur Qualitätskontrolle zu unterziehen.

Artikel 15 - sieht die Möglichkeit von Kooperationsvereinbarungen mit Drittstaaten vor.

Artikel 16 - der Kommission sind die Angaben zu übermitteln, die sie benötigt, um die Anwendung der Richtlinie zu bewerten und einen Bericht zu erstellen.

Artikel 17 - räumt der Kommission die Möglichkeit ein, die Richtlinie aufgrund von Entscheidungen im Rahmen der IMO und der IAO zu ändern.

Artikel 18 - überträgt dem COSS die in verschiedenen Artikeln der Richtlinie genannten Ausführungsaufgaben.

In den Artikeln 19 und 20 sind die Fristen für die Umsetzung und das Inkrafttreten der Richtlinie festgelegt.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sicherheit des Seeverkehrs und seiner Nutzer in der Gemeinschaft sowie der Schutz der Umwelt sollten zu jeder Zeit gewährleistet sein.
- (2) Mit der Verabschiedung mehrerer Übereinkommen, die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verwahrt werden, wurde für die internationale Schifffahrt ein umfassender Rechtsrahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zum Schutz der Umwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe geschaffen.
- (3) Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) und der Übereinkommen, deren Verwahrer die IMO ist, sind die Unterzeichnerstaaten dieser Instrumente verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um diesen Instrumenten volle Wirksamkeit zu verleihen und dadurch zu gewährleisten, dass sich im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ein Schiff für seinen Verwendungszweck eignet und seine Mannschaft gut ausgebildet ist;

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (4) Den von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) durchgeführten umfangreichen Konsolidierungsarbeiten, um die bestehenden arbeitsrechtlichen Vorschriften im Seeverkehr in einem einzigen Instrument zusammenzufassen, muss Rechnung getragen werden. Dies betrifft auch Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Rolle des Flaggenstaats, die zu einem späteren Zeitpunkt in diese Richtlinie aufgenommen werden sollten.
- (5) Da alle Mitgliedstaaten Vertragspartei der IMO-Übereinkommen sein und den darin festgelegten Verpflichtungen in Bezug auf Schiffe, die ihre Flagge führen, nachkommen müssen, sollten die zwingenden Bestimmungen dieser Übereinkommen in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen werden, damit die wirksame Anwendung der IMO-Übereinkommen in der Gemeinschaft gewährleistet ist.
- (6) Diese Vorschriften müssen zusammen mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft in Bezug auf die Sicherheit der Schiffe, die Besatzung, die Fahrgäste und die Fracht sowie auf die Vermeidung der Verschmutzung durch Schiffe und die Arbeitszeit der Seeleute Anwendung finden.
- (7) Einige Mitgliedstaaten sind noch nicht Vertragspartei einzelner IMO-Instrumente wie der Protokolle zum SOLAS- und Freibord-Übereinkommen von 1988, der Anlagen IV und VI des MARPOL-Übereinkommens oder bestimmter IMO-Übereinkommen, die in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft ausdrücklich zitiert werden, und sollten angehalten werden, den Beitrittsprozess abzuschließen.
- (8) Nach der [Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden⁵] müssen die Mitgliedstaaten gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Anhangs und der Anlage zu IMO-Entschließung A.847(20) zu Leitlinien zur Unterstützung der Flaggenstaaten bei der Anwendung der IMO-Instrumente tätig werden, damit gewährleistet ist, dass ihre zuständigen Verwaltungen in der Lage sind, die internationalen Übereinkommen angemessen durchzusetzen, insbesondere im Hinblick auf die Überprüfung und Besichtigung von Schiffen sowie die Ausstellung von Zeugnissen und Ausnahmezeugnissen.
- (9) Die IMO-Entschließung A.847(20) wurde durch die IMO-Entschließung A.973(24) zum Code für die Anwendung von verbindlichen IMO-Instrumenten ersetzt, in dem die Bestimmungen festgelegt sind, zu deren Anwendung die Flaggenstaaten verpflichtet sind.
- (10) Die Mitgliedstaaten müssen ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten entsprechend den IMO-Übereinkommen in effektiver und kohärenter Weise und unter Berücksichtigung der IMO-Entschließung A.973(24) nachkommen.
- (11) Nach den IMO-Übereinkommen sind die Flaggenstaaten berechtigt, Schiffe von der Anwendung grundlegender Flaggenstaatregeln auszunehmen, die in diesen Übereinkommen festgelegt sind, gleichwertige Bestimmungen anzuwenden und zahlreiche Anforderungen der Ermessensfreiheit der Verwaltungen zu überlassen. Wenn solche

⁵ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

Entscheidungen ausschließlich in das Ermessen der einzelnen Verwaltungen gestellt werden, könnte dies zu einem unterschiedlichen Sicherheitsniveau in verschiedenen Mitgliedstaaten führen und möglicherweise den Wettbewerb zwischen Flaggen stören.

- (12) Die Gemeinschaft hat sich in Artikel 12 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁶ verpflichtet, die Erarbeitung harmonisierter Auslegungen der Normen für die technische Sicherheit für in der Auslandfahrt eingesetzte Fahrzeuge voranzutreiben. In gleicher Weise sollte erforderlichenfalls, unbeschadet der Festlegung harmonisierter Auslegungen durch die IMO, in Bezug auf ähnliche Bestimmungen für andere Schiffstypen verfahren werden, auf die die IMO-Übereinkommen Anwendung finden.
- (13) Die Seebehörden der Mitgliedstaaten sollten auf angemessene Ressourcen für die Wahrnehmung ihrer Flaggenstaatpflichten zurückgreifen können, die dem Umfang und der Art ihrer Flotte entsprechen und den einschlägigen Anforderungen der IMO Rechnung tragen.
- (14) Auf der Grundlage der in den Mitgliedstaaten gesammelten Erfahrungen sollten Mindestkriterien für diese Ressourcen festgelegt werden.
- (15) Die in den IMO-Übereinkommen und in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr vorgesehenen Bestimmungen über den Wechsel der Flagge sollten verstärkt und die Transparenz im Verhältnis der Flaggenstaaten untereinander im Interesse der Seeverkehrssicherheit erhöht werden, indem die Anwendung der Verfahren, die die IMO in MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 vom 20. Dezember 2004 über den Transfer von Schiffen zwischen Staaten empfohlen hat, zwingend vorgeschrieben wird.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten bei den Schiffen, die ihre Flagge führen, harmonisierte Anforderungen für die Ausstellung von Zeugnissen und die Besichtigung durch den Flaggenstaat anwenden, wie sie in den der IMO-EntschlieÙung A.948(23) über ein harmonisiertes System der Besichtigung und Zeugniserteilung angefügten einschlägigen Verfahren und Leitlinien vorgesehen sind.
- (17) Durch eine strenge und gründliche Kontrolle der anerkannten Organisationen, die für die Mitgliedstaaten Flaggenstaatpflichten wahrnehmen und die dem Umfang und der Art der Flotte der Mitgliedstaaten angemessen sind, dürfte die Qualität der Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, Flaggen insgesamt verbessert werden.
- (18) Die Festlegung von Mindestkriterien, die die Flaggenstaat-Besichtiger erfüllen müssen, sollte für gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden sorgen und die Leistungsfähigkeit der Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, hinsichtlich der Qualität verbessern.
- (19) Die Mitgliedstaaten haben als Flaggenstaat Pflichten in Bezug auf die Untersuchung von Seeunfällen und Vorkommnissen auf See, an denen ihre Schiffe beteiligt sind.

⁶ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1 Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/75/EG (AbI. L 190 vom 30.7.2003, S. 6).

- (20) Einzelschriften, die die Mitgliedstaaten bei der Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr zu beachten haben, sind in der Richtlinie (.../.../EG) festgelegt.
- (21) Die zwingende Anwendung der IMO-Besatzungsvorschriften sollte die Leistungsfähigkeit der Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, hinsichtlich der Qualität verbessern.
- (22) Die Entwicklung von einer Datenbank mit wesentlichen Informationen über die Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, sowie Schiffe, die aus dem Register eines Mitgliedstaats ausgeflaggt wurden, sollten es ermöglichen, die Leistungsfähigkeit einer Flotte, die hohen Qualitätsansprüchen genügt, transparenter zu machen, die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten besser zu kontrollieren und für gleiche Ausgangsbedingungen für die Seebehörden zu sorgen.
- (23) Die Leistung der Flaggenstaaten sollte bewertet und überprüft werden und erforderlichenfalls sollten Korrekturmaßnahmen ergriffen werden, damit sichergestellt ist, dass alle Mitgliedstaaten auf der weißen Liste der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle stehen.
- (24) Die Mitgliedstaaten haben sich verpflichtet, den Nachweis zu erbringen, dass sie die verbindlichen IMO-Instrumente anwenden, entsprechend der Entschließung A.974(24) über das Freiwillige Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten, das die IMO-Versammlung am 1. Dezember 2005 verabschiedet hat.
- (25) Grundlage dieses Freiwilligen Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten sind die Standardverfahren des Qualitätsmanagements; dies umfasst Grundsätze, Kriterien, Auditbereiche und Auditverfahren, die geeignet sind, festzustellen, inwieweit die Mitgliedstaaten ihren Pflichten und ihrer Verantwortung als Flaggenstaat gerecht werden, die in den verbindlichen IMO-Übereinkommen, denen sie beigetreten sind, festgelegt sind, und Maßnahmen zu ihrer Durchsetzung treffen. Dieses Auditverfahren sollte daher bereits jetzt in die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für die Sicherheit im Seeverkehr aufgenommen werden.
- (26) Darüber hinaus sollte die Qualität von Verwaltungsverfahren anhand von ISO-Normen oder gleichwertigen Standards zertifiziert werden, damit gleiche Ausgangsbedingungen für Seebehörden gewährleistet werden.
- (27) Zur Gewährleistung gleicher Ausgangsbedingungen für Eigner, die ihre Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats betreiben, und solchen, deren Schiffe eine Drittlandflagge führen, sollten Synergien zwischen den Flaggenstaaten geschaffen werden, die sich verpflichten, den Code für die Anwendung verbindlicher IMO-Instrumente, den die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) durch Entschließung A.973(24) vom 1. Dezember 2005 angenommen hat, zwingend vorzuschreiben und einem Audit gemäß den Bestimmungen der Entschließung A.974(24) der IMO-Versammlung vom 1. Dezember 2005 zustimmen.
- (28) Die Kommission sollte die Erstellung einer Flaggenstaatvereinbarung vorantreiben, um Synergien zwischen Flaggenstaaten zu schaffen.

- (29) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ errichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte die für die Durchführung dieser Richtlinie erforderliche Unterstützung bereitstellen.
- (30) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁸ beschlossen werden.
- (31) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Einführung und Anwendung zweckdienlicher Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht umfassend genug verwirklicht werden können und sich wegen der Dimension dieser Maßnahme daher besser auf Gemeinschaftsebene erreichen lassen, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem Grundsatz der Subsidiarität nach Artikel 5 EG-Vertrag tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand

1. Ziel der Richtlinie ist es,
 - a) sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten entsprechend den IMO-Übereinkommen in effektiver und kohärenter Weise nachkommen,
 - b) die Sicherheit zu erhöhen und die Umweltverschmutzung durch Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen und in der Auslandsfahrt eingesetzt werden, zu vermeiden.
 - c) ein Instrument für die harmonisierte Auslegung der in den IMO-Übereinkommen festgelegten Maßnahmen zu schaffen, die der Ermessensfreiheit der Vertragsparteien dieser Übereinkommen überlassen wurden.
2. Diese Richtlinie gilt unbeschadet der in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ aufgeführten Seeverkehrsvorschriften der Gemeinschaft und der Richtlinie 1999/63/EG des Rates¹⁰.

⁷ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 der Kommission (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 1).

⁸ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁹ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

¹⁰ ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

1. Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:
 - a) die „IMO-Übereinkommen“ sind folgende Übereinkommen zusammen mit ihren Protokollen und Änderungen sowie die damit zusammenhängenden im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedeten verbindlichen Codes, in der jeweils geltenden Fassung
 - i) das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74),
 - ii) das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL 66),
 - iii) das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (Tonnage 69),
 - iv) das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe,
 - v) das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW 1978),
 - vi) das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG 72);
 - b) „Spezifische IMO-Übereinkommen“ sind das Protokoll zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen sowie das Internationale Übereinkommen vom 5. Oktober 2001 über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen;
 - c) „Flaggenstaat-Code (FSC)“ sind die Teile 1 und 2 des „Code für die Anwendung verbindlicher IMO-Instrumente“, den die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) durch Entschließung A973 (24) vom 1. Dezember 2005 verabschiedet hat;
 - d) „Schiffe“ sind Schiffe und Fahrzeuge, auf die eines oder mehrere der IMO-Übereinkommen Anwendung finden;
 - e) „Verwaltung des Flaggenstaats“ sind die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff oder Fahrzeug zu führen berechtigt ist;
 - f) „qualifizierter Flaggenstaat-Besichtiger“ ist eine Person, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats zur Durchführung von Besichtigungen und Überprüfungen im Zusammenhang mit den Zeugnissen ordnungsgemäß ermächtigt wurde und die die Kriterien der Befähigung und Unabhängigkeit gemäß Anhang II erfüllt; bei dieser Person kann es sich um einen öffentlichen Bediensteten oder um eine andere Person handeln;

- g) „anerkannte Organisation“ ist eine Organisation, die gemäß der [Richtlinie .../.../EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden] anerkannt ist;
 - h) „Zeugnisse“ sind die in den IMO-Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse.
2. Maßnahmen zur Änderung der Begriffsbestimmungen unter Absatz 1 Buchstaben a, b und c aufgrund neuer Übereinkommen oder Bestimmungen können nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren verabschiedet werden.

Artikel 3
Anwendung des internationalen Regelwerks

1. Die Mitgliedstaaten müssen den IMO-Übereinkommen und den Spezifischen IMO-Übereinkommen beitreten. Diese Verpflichtung gilt jedoch nur für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie geltenden Fassung der Übereinkommen.
2. Die Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie noch nicht Vertragspartei bei allen IMO-Übereinkommen oder den Spezifischen IMO-Übereinkommen sind, leiten die nach ihrem Recht für die Ratifizierung oder den Beitritt zu diesen Übereinkommen erforderlichen Verfahren ein. Sie notifizieren der Kommission innerhalb von neunzig Tagen nach Inkrafttreten dieser Richtlinie den voraussichtlichen Zeitpunkt, zu dem sie die Ratifizierungs- oder Beitrittsurkunde für diese Übereinkommen beim Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation hinterlegen.
3. Die Mitgliedstaaten weisen innerhalb ihrer Verwaltung klare Aufgaben im Zusammenhang mit der Erarbeitung und Weiterentwicklung von Strategien zur Erfüllung der in den IMO-Übereinkommen vorgesehenen Flaggenstaatpflichten zu und sorgen dafür, dass ihre Verwaltung in der Lage ist, angemessen zur Erarbeitung nationaler Rechtsvorschriften beizutragen und Leitlinien für ihre Anwendung und Durchsetzung zu erstellen.
4. Die Mitgliedstaaten wenden im internationalen Schiffsverkehr uneingeschränkt die in den IMO-Übereinkommen vorgesehenen zwingenden Flaggenstaatbestimmungen entsprechend den in diesen Übereinkommen festgelegten Bedingungen auf die darin genannten Schiffe an und tragen den Bestimmungen des „Flaggenstaat-Code (FSC)“ in Anhang I dieser Richtlinie angemessen Rechnung.
5. Die Mitgliedstaaten passen die Maßnahmen, die zur Durchführung der IMO-Übereinkommen ergriffen werden, laufend an, um ihre Wirksamkeit zu erhöhen. Dazu sind gegebenenfalls die nationalen Rechtsvorschriften rigoros und wirksam anzuwenden und durchzusetzen und die Einhaltung laufend zu überwachen.

6. Nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren können Maßnahmen verabschiedet werden
 - a) zur Entwicklung harmonisierter Verfahren für die Anwendung von Ausnahmeregelungen und gleichwertigen Regelungen entsprechend den IMO-Übereinkommen,
 - b) zur Festlegung harmonisierter Auslegungen in Angelegenheiten, die in den IMO-Übereinkommen der Ermessensfreiheit der Verwaltungen überlassen wurden,
 - c) zur Anwendung einheitlicher Auslegungen der in den Übereinkommen festgelegten Bestimmungen.

Artikel 4

Ressourcen und Verfahren für die Umsetzung der Anforderungen hinsichtlich der Sicherheit und der Vermeidung von Umweltverschmutzung

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Verwaltungen über angemessene Ressourcen verfügen, die der Größe und der Art ihrer Flotte entsprechen. Diese Ressourcen müssen gewährleisten
 - a) die Erfüllung der in den IMO-Übereinkommen festgelegten Anforderungen;
 - b) die Durchführung von Untersuchungen bei Unfällen sowie die angemessene und zügige Behandlung von Fällen, in denen Schiffe nachgewiesene Mängel aufweisen; und
 - c) die Entwicklung, Dokumentation und Bereitstellung von Leitlinien für diese in den einschlägigen IMO-Übereinkommen enthaltenen Anforderungen, die den Anforderungen der Verwaltung genügen;
 - d) eine angemessene Anzahl qualifizierter Personen für die Anwendung und Durchsetzung der nationalen Rechtsvorschriften zur Durchführung der IMO-Übereinkommen, unter anderem Personen, die Untersuchungen und Besichtigungen durchführen;
 - e) eine ausreichende Anzahl qualifizierter Personen, die für den Flaggenstaat die Fälle untersuchen, in denen Schiffe, die zum Führen der Flagge des jeweiligen Mitgliedstaates berechtigt sind, von einem Hafenstaat festgehalten wurden; und
 - f) eine ausreichende Anzahl qualifizierter Personen, die für den Flaggenstaat die Fälle untersuchen, in denen die Gültigkeit eines Zeugnisses oder Vermerks oder die Befähigung von Personen, die im Besitz eines von dem jeweiligen Mitgliedstaat ausgestellten Zeugnisses oder Vermerks sind, von einem Hafenstaat in Frage gestellt werden.
2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Ausbildung und die Überwachung der Tätigkeit der Besichtigter und Untersuchungsführer des Flaggenstaats.

3. Die Mitgliedstaaten schaffen beziehungsweise erhalten eine Kapazität für die Entwurfsprüfung und für technische Entscheidungen, die der Größe und der Art ihrer Flotte entspricht.
4. Mindestanforderungen für die Erfüllung der Verpflichtungen gemäß Absatz 1 und Absatz 2 werden nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 5

Registrierung eines Schiffs unter der Flagge eines Mitgliedstaats

1. Vor der Registrierung eines Schiffs überprüfen die jeweiligen Mitgliedstaaten seine Identität, unter anderem gegebenenfalls die IMO-Schiffsidentifikationsnummer und andere Unterlagen des Schiffs, um auszuschließen, dass das Schiff die Flagge mehrerer Staaten gleichzeitig führt. Es ist nachzuweisen, dass ein Schiff, das zuvor unter der Flagge eines anderen Staates registriert war, aus dem Register dieses Staates gestrichen wurde oder die Zustimmung zu seiner Umregistrierung vorliegt.
2. Bei der Ersteintragung eines Schiffs in ihre Register stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass das betreffende Schiff den geltenden internationalen Vorschriften entspricht. Sie nehmen dazu erforderlichenfalls Kontakt mit dem vorherigen Flaggenstaat auf.
3. Ersucht ein anderer Flaggenstaat um Informationen zu einem Schiff, das aus dem Register eines Mitgliedstaats ausgeflaggt wurde, übermittelt dieser Mitgliedstaat dem anderen Flaggenstaat unverzüglich ausführliche Angaben zu Mängeln und zur Nichteinhaltung festgelegter Zeitpläne sowie allen anderen sicherheitsrelevanten Informationen.
4. Die Absätze 1, 2 und 3 gelten unbeschadet von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 789/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹.

Artikel 6

Gewährleistung der Sicherheit von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, den internationalen Vorschriften entsprechen. Insbesondere werden sie in diesem Zusammenhang
 - a) Schiffen das Auslaufen erst dann gestatten, wenn diese Schiffe den internationalen Vorschriften entsprechen;
 - b) die regelmäßige Überprüfung von Schiffen sicherstellen, um sich zu vergewissern, dass der aktuelle Zustand des Schiffs und seiner Mannschaft den mitgeführten Zeugnissen entspricht;
 - c) sicherstellen, dass der Besichtigter im Zuge der regelmäßigen Überprüfung gemäß Buchstabe b nachprüft, ob die dem Schiff zugeteilten Seeleute mit den

¹¹ ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 19.

ihnen übertragenen speziellen Aufgaben sowie mit den Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstungen und Verfahren des Schiffs vertraut sind;

- d) sicherstellen, dass die gesamte Besatzung des Schiffs ihre Tätigkeiten in Notfällen und bei der Ausübung der für die Sicherheit auf See oder die Verhütung oder Eindämmung von Verschmutzungen wichtigen Funktionen wirksam koordinieren kann;
 - e) in ihren nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften angemessene Sanktionen vorsehen, die streng genug sind, um von einem Verstoß gegen die internationalen Vorschriften durch Schiffe abzuschrecken;
 - f) im Anschluss an eine Untersuchung ein Verfahren gegen Schiffe einleiten, wenn sie den internationalen Vorschriften nicht entsprechen; dabei ist unerheblich, wo ein solcher Verstoß festgestellt wurde;
 - g) in ihren nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften angemessene Sanktionen vorsehen, die streng genug sind, um von einem Verstoß gegen die internationalen Vorschriften durch Personen, die im Besitz eines von diesem Mitgliedstaat ausgestellten Zeugnisses oder Vermerks sind, abzuschrecken; und
 - h) im Anschluss an eine Untersuchung ein Verfahren gegen Personen einleiten, die im Besitz von Zeugnissen oder Vermerken sind, wenn sie gegen internationale Vorschriften verstoßen haben; dabei ist unerheblich, wo ein solcher Verstoß festgestellt wurde.
2. Die Mitgliedstaaten entwickeln ein geeignetes Kontroll- und Überwachungsprogramm, um rasch auf festgestellte Mängel und auf Hinweise der Hafen- oder Küstenstaaten auf mögliche Verschmutzungsfälle reagieren zu können.
 3. Die Mitgliedstaaten oder die in ihrem Namen tätigen anerkannten Organisationen stellen Zeugnisse oder Vermerke für ein Schiff erst dann aus, wenn sie festgestellt haben, dass es alle einschlägigen Anforderungen erfüllt.
 4. Die Mitgliedstaaten stellen internationale Befähigungszeugnisse oder Vermerke erst dann aus, wenn sie sich davon überzeugt haben, dass die betreffende Person alle einschlägigen Anforderungen erfüllt.
 5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Schiffe einer Besichtigung entsprechend den einschlägigen Verfahren und Leitlinien unterzogen wurden, die im Rahmen des harmonisierten Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung in der Anlage der IMO-Entscheidung A.948(23) in ihrer geltenden Fassung festgelegt sind.
 6. Wird ein Schiff, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt, von einem Hafenstaat festgehalten, werden die Mitgliedstaaten entsprechend den Leitlinien in Anhang III tätig.
 7. Anhang III kann nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden, um die Leitlinien aufgrund der Erfahrungen, die mit den derzeitigen Verfahren gesammelt wurden, zu verbessern.

Artikel 7
Übertragung hoheitlicher Aufgaben

1. Ungeachtet der [Richtlinie 94/57/EG oder der Richtlinie .../.../EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden] schaffen beziehungsweise erhalten auch die Mitgliedstaaten, die anerkannte Organisationen mit der Ausstellung von Zeugnissen betraut haben, eine der Größe und der Art ihrer Flotte entsprechende Kapazität für die laufende Überwachung der Besichtigung und Zeugniserteilung durch die in ihrem Namen tätigen anerkannten Organisationen.

Sie sorgen dafür, dass zwischen der Verwaltung und den anerkannten Organisationen eine direkte Internetverbindung eingerichtet wird, und dass das für die Kontrolle der anerkannten Organisationen eingesetzte Personal über gute Kenntnisse der Regeln dieser Organisationen und des Flaggenstaats verfügt und für die effektive Überwachung bei den Organisationen selbst zur Verfügung steht.

2. Die Mitgliedstaaten, für die Absatz 1 gilt, sorgen dafür, dass jedes Schiff, das ihre Flagge führt, spätestens alle zwölf Monate einer ergänzenden Besichtigung unterzogen wird, um sicherzustellen, dass es den IMO-Übereinkommen und den nationalen Anforderungen entspricht.
3. Die ergänzende Besichtigung gemäß Absatz 2 ist nicht erforderlich bei Schiffen,
- a) die seit mindestens zwei Jahren im Register des Mitgliedstaats eingetragen sind,
 - b) die mindestens einmal während der vorangegangenen zwölf Monate gemäß der Richtlinie 95/21/EG¹² oder [der Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kontrolle durch den Hafenstaat]¹³ überprüft wurde und
 - c) die in den vorangegangenen zwölf Monaten nicht aufgrund der Richtlinie 95/21/EG [oder der Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kontrolle durch den Hafenstaat] festgehalten wurden.
4. Nach Inkrafttreten der detaillierten Bestimmungen über Überprüfungen die nach Artikel 5 Absatz 2 der [Richtlinie .../.../EG) (über die Hafenstaatkontrolle] angenommen werden, wird die in Absatz 2 genannte ergänzende Besichtigung für Schiffe, denen ein niedriges Risikoprofil nach der genannten Richtlinie zuerkannt wurde, nicht mehr vorgeschrieben.
5. Die Mitgliedstaaten, für die Absatz 1 gilt, müssen darüber hinaus
- a) ihren anerkannten Organisationen spezifische Anweisungen erteilen, in denen im Einzelnen das Vorgehen festgelegt ist, wenn festgestellt wird, dass ein Schiff nicht auslaufen kann, ohne dass dies eine Gefahr für das Schiff oder die

¹² ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

¹³ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

Personen an Bord oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt; und

- b) ihren anerkannten Organisationen alle einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der IMO-Übereinkommen und deren Auslegungen übermitteln, oder im Einzelnen angeben, ob die Normen der Verwaltung in irgendeinem Punkt über die Anforderungen der Übereinkommen hinausgehen.
6. Die Bestimmungen zur Festlegung von Verfahren und Leitlinien für ergänzende Besichtigungen und Mindestkriterien für Besichtiger, die ergänzende Besichtigungen durchführen, werden nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 8

Für den Flaggenstaat tätige Besichtiger

1. Die Mitgliedstaaten sind gehalten, die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die gegenseitige Zuordnung aller Personen festzulegen und zu beschreiben, die für den Flaggenstaat Tätigkeiten mit Bezug oder mit Auswirkungen auf die Schiffssicherheit und die Verhütung von Verschmutzung anordnen, ausführen oder überwachen.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das für Besichtigungen, Überprüfungen und Audits, von Schiffen und Unternehmen verantwortliche oder sie durchführende Personal die in Anhang II festgelegten Mindestkriterien erfüllt.
3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass andere als die in Absatz 2 genannten Personen, die Aufgaben im Zusammenhang mit den Flaggenstaatspflichten wahrnehmen, über die den Aufgaben, zu deren Durchführung sie berechtigt sind, angemessene Bildung und Ausbildung verfügen und entsprechend beaufsichtigt werden.
4. Die Mitgliedstaaten sorgen für die Anwendung eines dokumentierten Systems für die den Aufgaben, zu deren Durchführung sie berechtigt sind, angemessene Qualifizierung des Personals und seine laufende Weiterbildung.
5. Der Flaggenstaat stellt allen Besichtigern, die in seinem Namen Aufgaben an Bord wahrnehmen, ein Identifikationsdokument aus.
6. Mindestanforderungen für die Qualifikation des in Absatz 3 genannten Personals können nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen werden.

Artikel 9

Untersuchungen des Flaggenstaats

Ungeachtet der Verantwortlichkeiten aufgrund des Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See, der durch die IMO-EntschlieÙung A.849(20) angenommen und der EntschlieÙung A.884(21) als Anlage beigefügt wurde, in seiner geltenden Fassung führen die Mitgliedstaaten nach einem Unfall oder Vorkommnis auf See oder einem Verschmutzungsereignis, an dem ein unter ihrer Flagge fahrendes Schiff beteiligt war, eine Untersuchung durch. Solche Unfalluntersuchungen werden durch angemessen qualifizierte Untersuchungsführer durchgeführt, die über Fachkenntnisse im Zusammenhang mit dem

Unfall verfügen. Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten unabhängig davon, wo sich der Unfall oder das Vorkommnis auf See ereignet hat, qualifizierte Untersuchungsführer zur Verfügung.

Artikel 10
Sichere Schiffsbemannung

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Schiffe, die ihre Flagge führen, hinsichtlich des Schutzes des menschlichen Lebens auf See angemessen bemannt sind, und beachten die Grundsätze für eine sichere Schiffsbemannung, die in der IMO-EntschlieÙung A.890(21) in ihrer geltenden Fassung festgelegt sind; dabei tragen sie auch den dieser EntschlieÙung beigefügten einschlägigen Leitlinien Rechnung.

Artikel 11
Begleitende Maßnahmen

1. Die Mitgliedstaaten erstellen oder unterhalten eine Datenbank aller Schiffe ihrer Flotte, in der die wichtigsten technischen Angaben für jedes Schiff sowie die in Absatz 2 aufgeführten Informationen gespeichert sind, oder stellen sicher, dass sie unmittelbaren Zugang zu einer Datenbank haben, die vergleichbare Informationen enthält. Sie gewähren der Kommission das Recht, Daten aus ihren Datenbanken zu entnehmen und mit ihnen Daten auszutauschen.
2. Die Datenbank muss unter anderem die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Angaben zum Schiff (Name, IMO-Kennnummer, usw.);
 - b) Daten der Besichtigungen, gegebenenfalls auch der zusätzlichen und ergänzenden Besichtigungen, und Audits;
 - c) genaue Angaben zu den an der Zeugniserteilung und Klassifikation des Schiffs beteiligten anerkannten Organisationen;
 - d) ausführliche Angaben zu der Stelle, die das Schiff im Rahmen der Hafenstaatkontrolle überprüft hat und Daten zu den Überprüfungen;
 - e) Ergebnis der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle (Mängel: ja oder nein, Festhaltemaßnahmen: ja oder nein);
 - f) Informationen über Unfälle;
 - g) Informationen über Verstöße gegen MARPOL und gegen die Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße¹⁴;

¹⁴ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

- h) genaue Angaben zu den Schiffen, die in den vorangegangenen zwölf Monaten aus dem Register ausgeflaggt wurden.
3. Die Liste der Angaben gemäß Absatz 2 kann aufgrund der Entwicklung neuer Datenbanken nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden.

Harmonisierte Formate für die Übermittlung von Daten können nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt werden.

Artikel 12
Bewertung und Überprüfung der Leistung der Flaggenstaaten

1. Die Mitgliedstaaten haben ihre Leistungen hinsichtlich der Bestimmungen dieser Richtlinie jährlich zu bewerten.
2. Die Maßnahmen zur Bewertung der Leistung der Flaggenstaaten umfassen unter anderem die Erfassung von Raten der Festhaltemaßnahmen im Rahmen der Hafensaatkontrolle, Ergebnisse der Überprüfungen der Flaggenstaaten, Unfallstatistiken, Kommunikations- und Informationsverfahren, Jahresverluststatistiken ohne angenommene Totalverluste sowie andere geeignete Leistungsindikatoren um zu ermitteln, ob Personalbestand, Ressourcen und Verwaltungsverfahren zur Erfüllung der Flaggenstaatspflichten angemessen sind.
3. Bestimmungen um eine einheitliche Methode zur Bewertung der Leistung der Flaggenstaaten festzulegen werden nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.
4. Die Mitgliedstaaten, die am 1. Juli eines Kalenderjahres auf der schwarzen oder der grauen Liste stehen, die im Jahresbericht der Pariser Vereinbarung über die Hafensaatkontrolle veröffentlicht werden, übermitteln der Kommission vor dem 1. September desselben Jahres einen ausführlichen Bericht über ihre mangelnde Leistung als Flaggenstaat. In diesem Bericht sind die wichtigsten Gründe für diese mangelnde Leistung aufzuführen und zu analysieren und im Einzelnen die Kategorien von Schiffen anzugeben, die zu diesem Ergebnis geführt haben. Weiter enthält der Bericht einen Plan für Abhilfemaßnahmen, gegebenenfalls unter anderem für ergänzende Besichtigungen, die bei nächster Gelegenheit durchzuführen sind.

Artikel 13
Flaggenstaat-Audit

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach in regelmäßigen Abständen durch ein unabhängiges Audit geprüft wird, ob sie die Bestimmungen dieser Richtlinie einhalten.
2. Der Rahmen und die Verfahren für das Audit gemäß Absatz 1 sind nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren festzulegen.

Allerdings können gemäß den Bestimmungen der Entschließung A.974(24), die die IMO-Versammlung am 1. Dezember 2005 verabschiedet hat, durchgeführte Audits

statt des in Absatz 1 genannten Audits anerkannt werden, wenn die Bedingungen unter Absatz 3 erfüllt sind. Dies berührt nicht die zusätzlichen Überprüfungen, die durch die Kommission oder in ihrem Auftrag durchgeführt werden, um die Einhaltung der Seeverkehrsvorschriften der Gemeinschaft zu kontrollieren.

3. Der Mitgliedstaat, der dem Audit unterzogen wird, trägt dafür Sorge, dass
 - a) auch die Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie geprüft wird,
 - b) die Kommission als Beobachter am IMO-Auditverfahren teilnimmt,
 - c) der Bericht sowie Informationen über Folgemaßnahmen der Kommission unverzüglich übermittelt werden.
4. Nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren
 - a) wird ein Zeitplan für die Durchführung der in Absatz 1 genannten Audits erstellt,
 - b) werden die Bedingungen dafür festgelegt, inwieweit die Ergebnisse von Audits veröffentlicht werden.
5. Erforderlichenfalls erarbeitet die Kommission Empfehlungen für Maßnahmen und Vorschläge zur Verbesserung der Wirksamkeit des in Absatz 2 genannten IMO-Auditsystems.

Artikel 14 Zertifizierung der Qualität

1. Die Mitgliedstaaten sind gehalten, ein Qualitätsmanagementsystem für ihre Verwaltung zu entwickeln, umzusetzen und fortzuschreiben. Ein solches Qualitätsmanagementsystem ist gemäß der Norm ISO 9001:2000 oder einer gleichwertigen Norm zu zertifizieren, die zumindest alle Aspekte der ISO 9001:2000 umfasst, und es ist entsprechend den Leitlinien der Norm ISO 19011:2002 oder einer gleichwertigen Norm, die zumindest alle Aspekte der ISO 19011:2002 umfasst, einem Audit zu unterziehen. Hinsichtlich der genannten gleichwertigen Normen sind die Bestimmungen der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ einzuhalten.
2. Das Qualitätsmanagementsystem ist innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie aufzubauen.
3. Das Qualitätsmanagementsystem ist innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zu zertifizieren.
4. Die Verweise auf ISO-Normen in Absatz 1 können auch dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren aktualisiert werden.

¹⁵ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

Artikel 15
Kooperationsvereinbarungen

Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat vor Ende [2007] einen Bericht über die Zweckmäßigkeit einer Vereinbarung über die Flaggenstaatpflichten, um gleiche Ausgangsbedingungen für alle Flaggenstaaten zu schaffen, die sich verpflichtet haben, den Code für die Anwendung verbindlicher IMO-Instrumente zwingend vorzuschreiben, den die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) durch Entschließung A.973(24) vom 1. Dezember 2005 angenommen hat, und die einem Audit gemäß den Bestimmungen der Entschließung A.974(24) der IMO-Versammlung vom 1. Dezember 2005 zugestimmt haben.

Artikel 16
Weitergabe von Informationen und Berichterstattung

1. Jeder Mitgliedstaat übermittelt der IMO die in den IMO-Übereinkommen vorgeschriebenen Informationen.
2. Jedes Jahr unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über
 - a) die Anzahl der Überprüfungen und Audits, die sie als Flaggenstaat durchgeführt haben,
 - b) die Ressourcen, die zur Erfüllung der in Artikel 4 Absatz 1 und Absatz 2 sowie in Artikel 7 Absatz 1 genannten Aufgaben zugeteilt wurden,
 - c) die Maßnahmen, die sie ergriffen haben, um den Artikeln 6 bis 11, Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 15 nachzukommen.
3. Ein harmonisiertes Musterformular für die vorgeschriebene Berichterstattung gemäß Absatz 2 kann nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt werden.
4. Die Kommission erstellt nach Eingang der Berichte der Mitgliedstaaten einen konsolidierten Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie. Dieser Bericht wird dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegt.

Artikel 17
Änderungen

Über die ausdrücklich in Artikel 2 Absatz 2, Artikel 6 Absatz 7 und Artikel 11 Absatz 3 vorgesehenen Änderungen hinaus kann diese Richtlinie nach dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden, um neuen Bestimmungen, die die Flaggenstaaten betreffen, sowie Verpflichtungen, die auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der IMO und der IAO, festgelegt wurden, Rechnung zu tragen.

Die Änderungen der IMO-Übereinkommen und des Codes für die Anwendung verbindlicher IMO-Instrumente können gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

Artikel 18
Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzt wurde.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf zwei Monate festgesetzt.
3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 19
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [...] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 20
Inkrafttreten

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

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

ANHANG I

CODE FÜR DIE FLAGGSTAATEN

CODE FÜR DIE ANWENDUNG VERBINDLICHER IMO-INSTRUMENTE

TEIL 1 UND TEIL 2

TEIL 1 – GEMEINSAME BEREICHE

Ziel

1. Ziel dieses Codes ist eine Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs und des Schutzes der Meeresumwelt weltweit.
2. Dieser Code betrifft die verschiedenen Verwaltungen entsprechend ihrer spezifischen Situation; sie müssen nur diejenigen der unter Nummer 6 genannten Instrumente anwenden, denen ihre Regierungen beigetreten sind. Aufgrund ihrer geographischen Lage und spezifischen Gegebenheiten spielen manche Staaten eine wichtigere Rolle als Flaggenstaat und haben weniger Bedeutung als Hafen- oder Küstenstaat, während andere wichtige Küsten- oder Hafenstaaten sind, aber ein geringeres Gewicht als Flaggenstaat haben. Solche Ungleichheiten schränken jedoch in keiner Weise die Pflichten dieser Staaten als Flaggen-, Hafen- oder Küstenstaat ein.

Strategie

3. Die Staaten sollten zur Erreichung der Ziele dieses Codes eine Strategie entwickeln, die folgende Punkte umfasst:
 - (1) Durchführung und Durchsetzung der einschlägigen internationalen verbindlichen Instrumente;
 - (2) gegebenenfalls Beachtung der internationalen Empfehlungen;
 - (3) laufende Überwachung und Überprüfung im Hinblick darauf, inwieweit der Staat seine internationalen Verpflichtungen erfüllt; und
 - (4) Aufbau, Aufrechterhaltung und Verbesserung der organisatorischen Leistungsfähigkeit und Kapazität insgesamt.

Bei der Durchführung dieser Strategie sollten die in diesem Code festgelegten Leitlinien beachtet werden.

Allgemeines

4. Gemäß den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) und der IMO-Übereinkommen sind die Staaten verpflichtet, alle Gesetze und Vorschriften zu erlassen und alle sonstigen Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um diesen Instrumenten volle Wirksamkeit zu verleihen und dadurch zu gewährleisten, dass sich im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ein Schiff für seinen Verwendungszweck eignet und seine Mannschaft gut ausgebildet ist.

5. Beim Ergreifen von Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt handeln die Staaten so, dass sie Schäden oder Gefahren weder unmittelbar noch mittelbar von einem Gebiet in ein anderes verlagern oder eine Art der Verschmutzung in eine andere umwandeln. (UNCLOS, Artikel 195).

Geltungsbereich

6. Die verbindlichen IMO-Instrumente, auf die sich dieser Code bezieht, sind:
- (1) das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner geänderten Fassung (SOLAS 74);
 - (2) das Internationale Übereinkommen von 1978 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See 1974 in seiner geänderten Fassung (SOLAS PROT 1978);
 - (3) das Internationale Übereinkommen von 1988 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974) in seiner geänderten Fassung (SOLAS PROT 1988);
 - (4) das Internationale Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, in seiner durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL 73/78);
 - (5) das Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, in seiner durch das betreffende Protokoll von 1978 geänderten Fassung (MARPOL PROT 1997);
 - (6) das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in seiner geänderten Fassung (STCW);
 - (7) das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL 66);
 - (8) das Protokoll von 1988 betreffend das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 (LL (PROT 1988);
 - (9) das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (Tonnage 69) und
 - (10) das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (in seiner geänderten Fassung (COLREG 72),

sowie alle Instrumente, die durch diese Übereinkommen und Protokolle zwingende Wirkung erhalten. Die Anlagen 1 bis 4 enthalten nicht erschöpfende Listen der sich aus den oben genannten verbindlichen Instrumenten ergebenden Verpflichtungen. Anlage 5 enthält eine Liste der einschlägigen Instrumente und Anlage 6 enthält eine Zusammenfassung der Änderungen zu den verbindlichen im Code wiedergegebenen Instrumente¹.

¹ Diese Anlagen werden vervollständigt in Bezug auf MSC 80 (Mai 2005). Nur Anlagen 1, 2 und 5 sind für die Flaggenstaatenverpflichtungen relevant.

Erste Maßnahmen

7. Bei Inkrafttreten eines neuen oder geänderten verbindlichen Instruments der IMO in einem Staat muss die Regierung dieses Staates in der Lage sein, es durch geeignete nationale Rechtsvorschriften durchzuführen und durchzusetzen, und über die erforderliche Infrastruktur für die Durchführung und Durchsetzung verfügen. Dies bedeutet, dass die Regierung des Staates
 - (1) in der Lage sein muss, Gesetze zu erlassen, die eine wirksame Rechtsprechung und Kontrolle in Bezug auf Schiffe, die die Flagge dieses Staates führen, in administrativen, technischen und sozialen Fragen ermöglichen und insbesondere die Rechtsgrundlage schaffen für allgemeine Anforderungen hinsichtlich der Register, die Überprüfung von Schiffen, Gesetze zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Verhinderung der Verschmutzung, die auf diese Schiffe Anwendung finden, sowie für die Erarbeitung damit zusammenhängender Regeln;
 - (2) über eine Rechtsgrundlage für die Durchsetzung ihrer nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, einschließlich der damit verbundenen Untersuchungs- und Strafverfahren, verfügen muss; und
 - (3) über ausreichendes Personal mit maritimem Fachwissen verfügen muss, das sie beim Erlass der erforderlichen nationalen Gesetze unterstützt und alle Pflichten des Staates, unter anderem hinsichtlich der in den jeweiligen Übereinkommen vorgeschriebenen Berichterstattung, erfüllen kann.
8. Die nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der einschlägigen IMO-Instrumente können sich beispielsweise an den „Leitlinien für Seeverkehrsvorschriften“ orientieren, die von den Vereinten Nationen veröffentlicht wurden².

Weitergabe von Informationen

9. Der Staat sollte alle Betroffenen von seiner Strategie gemäß Nummer 3, auch über seine nationalen Rechtsvorschriften, unterrichten.

Aufzeichnungen

10. Gegebenenfalls sollten als Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen und das wirksame Tätigwerden des Staats Aufzeichnungen angefertigt und fortgeschrieben werden. Die Aufzeichnungen sollten lesbar, problemlos auffindbar und abrufbar sein. Zur Festlegung der erforderlichen Kontrollen für Auffinden, Speicherung, Schutz, Abrufen, Aufbewahrungszeit und Anordnung der Aufzeichnungen sollte ein dokumentiertes Verfahren erarbeitet werden.

Verbesserung der Maßnahmen

11. Die Staaten sollten die Maßnahmen zur Umsetzung der Übereinkommen und Protokolle, denen sie beigetreten sind, laufend anpassen, um ihre Wirksamkeit zu

² ST/ESCAP/1076.

erhöhen. Dazu sollten gegebenenfalls die nationalen Rechtsvorschriften rigoros und wirksam angewandt und durchgesetzt und die Einhaltung laufend überwacht werden.

12. Der Staat sollte eine Kultur fördern, die den Menschen Möglichkeiten bietet, ihre Leistungsfähigkeit im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr und des Umweltschutzes zu verbessern.
13. Darüber hinaus sollte der Staat Maßnahmen ergreifen, um die Ursachen der Nichteinhaltung von Vorschriften zu ermitteln und zu beseitigen, um eine Wiederholung zu verhindern; diese Maßnahmen umfassen unter anderem
 - (1) Überprüfung und Analyse von Fällen der Nichteinhaltung;
 - (2) Ergreifen der erforderlichen Korrekturmaßnahmen; und
 - (3) Überprüfung der ergriffenen Korrekturmaßnahmen.
14. Der Staat sollte Maßnahmen festlegen, um die Ursachen für eine mögliche Nichteinhaltung von Vorschriften zu beseitigen, um solche Fälle von vornherein zu verhindern.

TEIL 2 – FLAGGENSTAATEN

Durchführung

15. Im Hinblick auf die effektive Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen sollten die Mitgliedstaaten
 - (1) Strategien umsetzen, um Durchführung und Durchsetzung der Bestimmungen aller Übereinkommen und Protokolle im Bereich der Sicherheit und der Verhütung von Verschmutzung zu fördern, denen sie beigetreten sind, indem sie nationale Rechtsvorschriften erlassen und Leitlinien festlegen; und
 - (2) innerhalb ihrer Verwaltung Verantwortlichkeiten für die Aktualisierung und Überprüfung aller einschlägigen Strategien zuweisen, sofern dies erforderlich ist.
16. Die Flaggenstaaten sollten Ressourcen aufbauen und Verfahren festlegen, mit denen ein Sicherheits- und Umweltschutzprogramm durchgeführt werden kann, das mindestens umfasst:
 - (1) Verwaltungsanweisungen für die Anwendung der geltenden internationalen Vorschriften sowie für die Erarbeitung und Veröffentlichung aller möglicherweise erforderlichen nationalen Auslegungsbestimmungen;
 - (2) die erforderlichen Ressourcen zur Erfüllung der Anforderungen der unter Nummer 6 aufgeführten verbindlichen IMO-Instrumente; dazu ist unabhängig von allen Verwaltungsstellen, die die erforderlichen Zeugnisse und einschlägigen Unterlagen ausstellen, und/oder Stellen, denen die Flaggenstaaten die Ausstellung der erforderlichen Zeugnisse und einschlägigen Unterlagen übertragen haben, ein Audit- und Überprüfungsprogramm durchzuführen;

- (3) die erforderlichen Ressourcen zur Erfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens von 1978 in seiner geänderten Fassung. Dazu gehörten Ressourcen, um unter anderem sicherzustellen, dass
- 3.1 Ausbildung, Bewertung der Befähigung und Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten mit den Bestimmungen des Übereinkommens in Einklang stehen;
 - 3.2 STCW-Befähigungszeugnisse und Vermerke die Befähigung der Seeleute exakt wiedergeben; dazu sind die entsprechende STCW-Terminologie sowie Begriffe zu verwenden, die identisch sind mit den in allen für das Schiff ausgestellten Schiffbesatzungszeugnissen verwendeten Begriffen;
 - 3.3 eine unparteiische Untersuchung aller Fälle von Fehlverhalten - gleich ob Handlung oder Unterlassung - durchgeführt werden kann, die eine direkte Bedrohung für das menschliche Leben, für Sachwerte auf See oder die Meeresumwelt darstellen können und die auf Inhaber von durch die betreffende Vertragspartei ausgestellte Befähigungszeugnisse oder Vermerke zurückzuführen sind;
 - 3.4 vom Flaggenstaat ausgestellte Befähigungszeugnisse oder Vermerke wirksam entzogen, ausgesetzt oder aufgehoben werden können, wenn dies begründet und zur Bekämpfung von Betrügereien erforderlich ist; und
 - 3.5 der Flaggenstaat bei allen Verwaltungsvereinbarungen, auch über Tätigkeiten in den Bereichen Ausbildung, Befähigungsbewertung und Zeugniserteilung, die auf dem Gebiet eines anderen Staates durchgeführt werden, seine Verantwortung akzeptiert, die Befähigung von Kapitänen, Offizieren und anderen Seeleuten zu gewährleisten, die auf Schiffen Dienst tun, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind³;
- (4) Ressourcen für die Durchführung von Untersuchungen bei Unfällen sowie die angemessene und zügige Behandlung von Fällen, in denen Schiffe nachgewiesene Mängel aufweisen; und
- (5) die Entwicklung, Dokumentation und Bereitstellung von Leitlinien für diese Vorschriften der einschlägigen verbindlichen IMO-Instrumente, die den Anforderungen der Verwaltung genügen.
17. Die Flaggenstaaten tragen dafür Sorge, dass Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, über eine ausreichende und angemessen ausgebildete Besatzung verfügen; dabei ist den von der IMO festgelegten Grundsätzen für eine sichere Schiffsbesatzung Rechnung zu tragen.

³ Regeln I/2, I/9, I/10 und I/11 des STCW-Übereinkommens von 1978 in seiner geänderten Fassung.

Übertragung von Befugnissen

18. Die Flaggenstaaten, die anerkannte Organisationen beauftragen, in ihrem Namen Besichtigungen und Überprüfungen durchzuführen, Zeugnisse und Dokumente auszustellen, Schiffe anzumarken und andere in den IMO-Übereinkommen vorgeschriebene hoheitliche Aufgaben wahrzunehmen, müssen eine solche Ermächtigung entsprechend SOLAS-Regel XI-1/1 erteilen, damit gewährleistet ist, dass
- (1) die anerkannte Organisation über angemessene Ressourcen in Bezug auf Technik-, Management und Forschungskapazitäten verfügt, um die ihr übertragenen Aufgaben wahrnehmen zu können, entsprechend den in der einschlägigen IMO-Entschließung⁴ festgelegten Mindestnormen für anerkannte Organisationen, die im Auftrag der Verwaltung tätig sind;
 - (2) ihr eine förmliche schriftliche Übereinkunft zwischen der Verwaltung und der anerkannten Organisation zugrunde liegt, die mindestens die in der einschlägigen IMO-Entschließung⁵ oder gleichwertigen Rechtsvorschriften festgelegten Elemente enthält; dazu kann die Mustervereinbarung für die Ermächtigung anerkannter Organisationen, die im Auftrag der Verwaltung tätig werden⁶, herangezogen werden;
 - (3) spezielle Anweisungen erteilt werden, in denen im Einzelnen das Vorgehen festgelegt ist, wenn festgestellt wird, dass ein Schiff nicht auslaufen kann, ohne dass dies eine Gefahr für das Schiff oder die Personen an Bord oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt;
 - (4) den anerkannten Organisationen alle einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Übereinkommen und deren Auslegungen übermittelt werden, oder im Einzelnen angegeben wird, ob die Normen der Verwaltung in irgendeinem Punkt über die Anforderungen der Übereinkommen hinausgehen; und
 - (5) die anerkannte Organisation Verzeichnisse unterhält, denen die Verwaltung Daten für die Auslegung von Bestimmungen der Übereinkommen entnehmen kann.
19. Die Flaggenstaaten sollten bei der Ernennung von Besichtigern für die Durchführung von Besichtigungen und Überprüfungen in ihrem Auftrag gegebenenfalls die Leitlinien gemäß Nummer 18, insbesondere Absatz 3 und Absatz 4, zugrunde legen.
20. Der Flaggenstaat sollte ein Überwachungsprogramm mit angemessenen Ressourcen für die Überwachung seiner anerkannten Organisationen und die Kommunikation mit ihnen festlegen oder an einem solchen Programm beteiligt sein, um sicherzustellen, dass er seine internationalen Verpflichtungen uneingeschränkt erfüllt, indem er

⁴ Anlage 1 der Entschließung A.739(18) „Leitlinien für die Ermächtigung der im Auftrag der Verwaltungen tätigen Klassifikationsgesellschaften“.

⁵ Anlage 2 der Entschließung A.739(18) „Leitlinien für die Ermächtigung der im Auftrag der Verwaltungen tätigen Klassifikationsgesellschaften“.

⁶ (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307).

- (1) von seinem Recht Gebrauch macht, ergänzende Besichtigungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass Schiffe, die seine Flagge führen dürfen, tatsächlich die Bestimmungen der verbindlichen IMO-Instrumente erfüllen;
- (2) ergänzende Besichtigungen durchführt, wenn er dies für erforderlich hält, um sicherzustellen, dass Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, nationalen, über die Anforderungen der IMO-Übereinkommen hinausgehenden Anforderungen genügen; und
- (3) Personal bereitstellt, das über gute Kenntnisse der Vorschriften des Flaggenstaats und der anerkannten Organisationen verfügt und in der Lage ist, die anerkannten Organisationen vor Ort wirksam zu überwachen.

Durchsetzung

21. Die Flaggenstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass hinsichtlich der zum Führen ihrer Flagge berechtigten Schiffe und der unter ihre Gerichtsbarkeit fallenden Einrichtungen und Personen die internationalen Vorschriften eingehalten werden, damit die Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen gewährleistet ist. In diesem Zusammenhang sollten sie unter anderem
 - (1) Schiffen, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, das Auslaufen erst dann gestatten, wenn diese Schiffe den internationalen Vorschriften entsprechen;
 - (2) für die regelmäßige Überprüfung von Schiffen, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, sorgen, um zu festzustellen, ob der aktuelle Zustand des Schiffs und seiner Mannschaft den dafür ausgestellten Zeugnissen entspricht;
 - (3) vorsehen, dass der Besichtigter im Zuge der regelmäßigen Überprüfung gemäß Absatz 2 sicherstellen sollte, dass die den Schiffen zugeteilten Seeleute vertraut sind mit
 - 3.1 ihren spezifischen Aufgaben; und
 - 3.2 Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstungen und Verfahren des Schiffs.
 - (4) sicherstellen, dass die gesamte Besatzung des Schiffs ihre Tätigkeiten in Notfällen und bei der Ausübung der für die Sicherheit auf See oder die Verhütung oder Eindämmung von Verschmutzungen wichtigen Funktionen wirksam koordinieren kann;
 - (5) in ihren nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften angemessene Sanktionen vorsehen, die streng genug sind, um von einem Verstoß gegen die internationalen Vorschriften durch Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, abzuschrecken;
 - (6) im Anschluss an eine Untersuchung ein Verfahren gegen Schiffe einleiten, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, wenn sie den internationalen Vorschriften nicht entsprechen; dabei ist unerheblich, wo ein solcher Verstoß festgestellt wurde;

- (7) in ihren nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften angemessene Sanktionen vorsehen, die streng genug sind, um von einem Verstoß gegen die internationalen Vorschriften durch Personen, die im Besitz eines von diesem Mitgliedstaat ausgestellten Zeugnisses oder Vermerks sind, abzuschrecken; und
 - (8) im Anschluss an eine Untersuchung ein Verfahren gegen Personen einleiten, die im Besitz von Zeugnissen oder Vermerken sind, wenn sie gegen internationale Vorschriften verstoßen haben; dabei ist unerheblich, wo ein solcher Verstoß festgestellt wurde;
22. Ein Flaggenstaat sollte gegebenenfalls die Erstellung und Durchführung eines Kontroll- und Überwachungsprogramms erwägen, um
 - (1) für die schnelle und gründliche Untersuchung von Unfällen zu sorgen, gegebenenfalls mit Meldung an die IMO;
 - (2) die Sammlung statistischer Daten vorzusehen, so dass Trendanalysen zur Ermittlung von Problembereichen durchgeführt werden können; und
 - (3) rasch auf festgestellte Mängel und auf Hinweise der Hafen- oder Küstenstaaten auf mögliche Verschmutzungsfälle reagieren zu können.
23. Darüber hinaus sollte der Flaggenstaat
 - (1) durch nationale Rechtsvorschriften sicherstellen, dass die Bestimmungen der geltenden IMO-Instrumente erfüllt werden;
 - (2) eine angemessene Anzahl qualifizierter Personen für die Durchführung und Durchsetzung der nationalen Rechtsvorschriften gemäß Absatz 15.1 bereitstellen, unter anderem Personen für die Durchführung von Untersuchungen und Besichtigungen; und
 - (3) eine ausreichende Anzahl qualifizierter Personen bereitstellen, die für den Flaggenstaat Fälle untersuchen, in denen Schiffe, die zum Führen der Flagge dieses Staates berechtigt sind, von einem Hafenstaat festgehalten wurden;
 - (4) eine ausreichende Anzahl qualifizierter Personen bereitstellen, die für den Flaggenstaat Fälle untersuchen, in denen die Gültigkeit eines Zeugnisses oder Vermerks oder die Kompetenz von Personen, die im Besitz eines von diesem Flaggenstaat ausgestellten Zeugnisses oder Vermerks sind, von einem Hafenstaat in Frage gestellt werden; und
 - (5) die Ausbildung und die Überwachung der Tätigkeit der Besichtigter und Untersuchungsführer des Flaggenstaats gewährleisten.
24. Wird ein Staat davon unterrichtet, dass ein Schiff, das zum Führen seiner Flagge berechtigt ist, von einem Hafenstaat festgehalten wurde, sollte der Flaggenstaat dafür sorgen, dass geeignete Korrekturmaßnahmen ergriffen werden, um das betreffende Schiff unverzüglich in Einklang mit den geltenden internationalen Übereinkommen zu bringen.

25. Ein Flaggenstaat oder eine in seinem Namen tätige anerkannte Organisation sollten internationale Zeugnisse oder Vermerke für ein Schiff erst dann ausstellen, wenn sie sich davon überzeugt haben, dass es alle einschlägigen Anforderungen erfüllt.
26. Ein Flaggenstaat sollte internationale Befähigungszeugnisse oder Vermerke erst dann ausstellen, wenn er sich davon überzeugt hat, dass die betreffende Person alle einschlägigen Anforderungen erfüllt.

Für den Flaggenstaat tätige Besichtigter

27. Der Flaggenstaat sollte die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die gegenseitige Zuordnung aller Personen festlegen und beschreiben, die Tätigkeiten mit Bezug oder mit Auswirkungen auf die Schiffssicherheit und die Verschmutzungsverhütung anordnen, ausführen oder überwachen.
28. Das für Besichtigungen, Überprüfungen und Audits von Schiffen und Unternehmen, für die die einschlägigen verbindlichen IMO-Instrumente gelten, verantwortliche oder sie durchführende Personal sollte mindestens die folgenden Voraussetzungen erfüllen:
 - (1) eine geeignete Qualifikationen einer Ausbildungseinrichtung für Schiffsbetrieb oder Nautik und entsprechende Seefahrterfahrungszeit als Schiffsoffizier, der im Besitz eines gültigen Befähigungszeugnisses gemäß STCW Regel II/2 oder III/2 ist oder war; die Kenntnisse in Schiffsbetriebstechnik wurden seit Ausstellung des Befähigungszeugnisses aufrechterhalten; oder
 - (2) einen Hochschul- oder gleichwertigen Abschluss einer Universität oder einer entsprechenden Einrichtung in einem staatlich anerkannten relevanten technischen oder wissenschaftlichen Ausbildungsgang.
29. Personal, das gemäß Nummer 29 (1) qualifiziert ist, sollte mindestens drei Jahre lang als nautischer oder als technischer Offizier auf See Dienst getan haben.
30. Personal, das gemäß Nummer 29 (2) qualifiziert ist, sollte mindestens drei Jahre lang in entsprechender Dienststellung Dienst getan haben.
31. Darüber hinaus sollte solches Personal über angemessene theoretische Kenntnisse und praktische Fähigkeiten in Bezug auf Schiffe und ihren Betrieb sowie über die Bestimmungen der einschlägigen nationalen und internationalen Instrumente verfügen, die erforderlich sind, um seine Aufgaben als im Auftrag des Flaggenstaats tätige Besichtigter zu erfüllen; diese Kenntnisse sind durch Ausbildungsprogramme zu erlangen, für die ein Nachweis zu erbringen ist.
32. Andere an solchen Arbeiten beteiligte Personen sollten über die den Aufgaben, zu denen sie berechtigt sind, angemessene Bildung und Ausbildung verfügen und entsprechend beaufsichtigt werden.
33. Einschlägige Begutachtungserfahrung sollte als Vorteil gewertet werden; bei fehlender praktischer Erfahrung sollte die Verwaltung für eine geeignete Ausbildung vor Ort sorgen.

34. Die Flaggenstaaten können Besichtigter über ein förmliches, detailliertes Ausbildungsprogramm zulassen, das zum gleichen Stand der Kenntnisse und Fähigkeiten führt wie sie in Nummer 29 bis Nummer 32 vorgeschrieben sind.
35. Der Flaggenstaat sollte über ein dokumentiertes System für die Qualifizierung des Personals und seine laufende Weiterbildung entsprechend den Aufgaben, zu deren Durchführung sie berechtigt sind, verfügen.
36. Je nach der/den wahrzunehmenden Aufgabe(n) sollten die Qualifikationen umfassen:
- (1) Kenntnis der einschlägigen internationalen und nationalen Vorschriften in Bezug auf Schiffe, Schifffahrtsunternehmen, Besatzung, Ladung und Betrieb von Schiffen;
 - (2) Kenntnis der Verfahren, die bei Besichtigungs-, Zertifizierungs-, Kontroll-, Untersuchungs- und Überwachungsfunktionen Anwendung finden;
 - (3) Verständnis der Ziele und Zwecke der internationalen und nationalen Instrumente für die Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt und der damit zusammenhängenden Programme;
 - (4) Verständnis der internen und externen Vorgänge sowohl an Bord als auch an Land;
 - (5) nötige berufliche Qualifikation, um die übertragenen Aufgaben effektiv und effizient erfüllen zu können;
 - (6) uneingeschränktes Sicherheitsbewusstsein in jeder erdenklichen Lage, auch in Bezug auf die eigene Sicherheit; und
 - (7) Ausbildung oder Erfahrung in den verschiedenen durchzuführenden Aufgaben, vorzugsweise auch in den zu beurteilenden Funktionen.
37. Der Flaggenstaat sollte dem Besichtigter ein Identifikationsdokument ausstellen, das dieser bei Erfüllung seiner Aufgaben mit sich führt.

Untersuchungen des Flaggenstaats

38. Nach einem Unfall oder Verschmutzungsfall auf See sollte eine Untersuchung durchgeführt werden. Unfalluntersuchungen sollten durch angemessen qualifizierte Untersuchungsführer durchgeführt werden, die über Fachkenntnisse im Zusammenhang mit dem Unfall verfügen. Der Flaggenstaat sollte bereit sein, zu diesem Zweck unabhängig davon, wo sich der Unfall oder das Vorkommnis auf See ereignet hat, qualifizierte Untersuchungsführer zur Verfügung zu stellen.
39. Der Flaggenstaat sollte gewährleisten, dass die Untersuchungsführer über Kenntnisse und praktische Erfahrungen in den Fachbereichen verfügen, die zu ihren üblichen Aufgaben gehören. Darüber hinaus sollten die Flaggenstaaten zur Unterstützung der Untersuchungsführer bei der Erfüllung von Aufgaben außerhalb ihres üblichen Tätigkeitsbereichs dafür sorgen, dass erforderlichenfalls Fachwissen in folgenden Bereichen problemlos zugänglich ist:

- (1) Navigation und Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;
 - (2) Flaggenstaatregelung für Befähigungszeugnisse;
 - (3) Ursachen von Meeresverschmutzung;
 - (4) Befragungstechniken;
 - (5) Erhebung von Beweismitteln; und
 - (6) Einschätzung der Rolle des „Faktors Mensch“.
40. Alle Unfälle mit Personenschaden, die eine Abwesenheit vom Dienst von drei Tagen oder mehr erfordern, und alle durch Arbeitsunfälle und Unfälle, an denen Schiffe des Flaggenstaats beteiligt sind, verursachten Todesfälle sollten untersucht und die Ergebnisse solcher Untersuchungen veröffentlicht werden.
41. Schiffsunfälle sollten untersucht und entsprechend den einschlägigen IMO-Übereinkommen und den von der IMO erstellten Leitlinien⁷ gemeldet werden. Der Untersuchungsbericht sollte zusammen mit den Anmerkungen des Flaggenstaats entsprechend den genannten Leitlinien der IMO übermittelt werden.

Bewertung und Überprüfung

42. Die Flaggenstaaten sollten ihre Leistung in Bezug auf die Verwaltungsvorgänge, Verfahren und Ressourcen, die zur Erfüllung der ihnen aus den Übereinkommen, denen sie beigetreten sind, erwachsenden Verpflichtungen erforderlich sind, regelmäßig bewerten.
43. Die Maßnahmen zur Bewertung der Leistung der Flaggenstaaten umfassen unter anderem die Erfassung von Raten der Festhaltemaßnahmen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, Ergebnisse der Überprüfungen der Flaggenstaaten, Unfallstatistiken, Kommunikations- und Informationsverfahren, Jahresverluststatistiken (ohne angenommene Totalverluste) sowie andere geeignete Leistungsindikatoren um zu ermitteln, ob Personalbestand, Ressourcen und Verwaltungsverfahren zur Erfüllung der Flaggenstaatspflichten angemessen sind.
44. Im Zuge der Maßnahmen können regelmäßig überprüft werden:
- (1) die Verluste in der Flotte und die Unfallraten zur Ermittlung von Trends in festgelegten Zeiträumen;
 - (2) die Anzahl geprüfter Fälle festgehaltener Schiffe im Verhältnis zur Größe der Flotte;
 - (3) die Anzahl geprüfter Fälle von Inkompetenz oder Fehlverhalten von Personen, die im Besitz von Zeugnissen oder Vermerken sind, die vom Flaggenstaat oder in seinem Namen erteilt wurden;

⁷ Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See, IMO-Entschließung A.849(20), in seiner durch die Entschließung A.884(21) geänderten Fassung.

- (4) die Reaktionen auf Mängelberichte oder Maßnahmen von Hafenstaaten;
- (5) die Untersuchungen bei schweren Seeunfällen und daraus gezogene Lehren;
- (6) die zugeteilten finanziellen, technischen und anderen Ressourcen;
- (7) die Ergebnisse von Überprüfungen, Besichtigungen und Kontrollen bei Schiffen der Flotte;
- (8) die Untersuchung von Arbeitsunfällen;
- (9) die Anzahl der Vorkommnisse und Verstöße gemäß MARPOL 73/78 in seiner geänderten Fassung und
- (10) die Anzahl der ausgesetzten oder entzogenen Zeugnisse, Vermerke, Anerkennungen usw.

ANHANG II

MINDESTKRITERIEN FÜR IM AUFTRAG DES FLAGGENSTAATS TÄTIGE BESICHTIGER

(Artikel 8)

1. Besichtiger müssen von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats zur Durchführung der Besichtigungen gemäß dieser Richtlinie ermächtigt werden.
2. Besichtiger müssen über angemessene theoretische und praktische Kenntnisse in Bezug auf Schiffe und ihren Betrieb sowie über die Bestimmungen der einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften verfügen. Diese Kenntnisse und Erfahrungen sind durch Ausbildungsprogramme zu erlangen, für die ein Nachweis zu erbringen ist.
3. Besichtiger müssen mindestens
 - (1) über eine geeignete Qualifikationen einer Ausbildungseinrichtung für Schiffsbetrieb oder Nautik und entsprechende Seefahrterfahrungszeit als Schiffsoffizier, der im Besitz eines gültigen Befähigungszeugnisses gemäß STCW Regel II/2 oder III/2 ist, verfügen; oder
 - (2) eine von der zuständigen Behörde anerkannte Prüfung als Schiffbauingenieur, Maschinenbauingenieur oder Ingenieur in einem maritimen Bereich abgelegt haben und mindestens fünf Jahre lang in entsprechender Dienststellung tätig gewesen sein; oder
 - (3) über einen entsprechenden Universitäts- oder gleichwertigen Abschluss verfügen und an einer Ausbildungseinrichtung für Besichtiger eine Ausbildung absolviert und eine Prüfung abgelegt haben, und mindestens zwei Jahre lang bei der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats als Besichtiger in der Ausbildung tätig gewesen sein.
4. Besichtiger, die gemäß Nummer 3(1) qualifiziert sind, müssen mindestens fünf Jahre lang als nautischer beziehungsweise als technischer Offizier auf See Dienst getan haben.
5. Besichtiger, die gemäß Nummer 3(1) und 3(2) qualifiziert sind, müssen ihre Kenntnisse in Schiffsbetriebstechnik seit Ausstellung ihres Befähigungszeugnisses oder ihrer Qualifikation aufrechterhalten haben.
6. Besichtiger, die gemäß 3(3) qualifiziert sind, müssen über den gleichen Stand von Kenntnissen und Fähigkeiten verfügen wie er für Besichtiger gemäß Nummer 3(1) und Nummer 3(2) verlangt wird.
7. Besichtiger müssen in der Lage sein, sich mit Seeleuten mündlich und schriftlich in der auf See am meisten gesprochenen Sprache zu verständigen.

8. Besichtigter dürfen kein wirtschaftliches Interesse an dem besichtigten Schiff haben und dürfen nicht von einer nichtstaatlichen Organisation, die im Auftrag des Staates oder für Klassifikationszwecke Besichtigungen durchführt oder Zeugnisse für Schiffe ausstellt, beschäftigt werden oder für diese Arbeiten ausführen.
9. Auch Besichtigter, die diese Kriterien nicht erfüllen, können zugelassen werden, wenn sie zum Zeitpunkt der Verabschiedung dieser Richtlinie von einer für Besichtigungen im Auftrag des Staates oder Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörde beschäftigt wurden.

ANHANG III

LEITLINIEN FÜR FOLGEMAßNAHMEN BEI SCHIFFEN, DIE VON EINEM HAFENSTAAT FESTGEHALTEN WERDEN

(Artikel 6)

1. FESTHALTEMASSNAHME EINES HAFENSTAATS

1. Wird die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats (nachstehend „Flaggenstaat“ genannt) davon unterrichtet, dass ein Schiff unter seiner Flagge von einem Hafenstaat festgehalten wird, sollte sie dafür sorgen, dass geeignete Korrekturmaßnahmen ergriffen werden, um das betreffende Schiff unverzüglich in Einklang mit den geltenden Regeln und internationalen Übereinkommen zu bringen. Dies umfasst

2. SOFORTMASSNAHMEN

1. Sobald der Flaggenstaat von der Festhaltemaßnahme unterrichtet wird, sollte er Kontakt mit dem (für ISM-Maßnahmen zuständigen) Unternehmen und dem Hafenstaat aufnehmen, um sich möglichst umfassend über die Umstände der Festhaltemaßnahme zu informieren.
2. Auf der Grundlage dieser Informationen sollte der Flaggenstaat prüfen, welche Sofortmaßnahmen erforderlich sind, um das Schiff in Einklang mit den Vorschriften zu bringen. Er gelangt möglicherweise zu der Ansicht, dass einige Mängel rasch zu beheben sind (beispielsweise die Instandsetzung eines Rettungsfloßes) und dies vom Hafenstaat bestätigt werden kann. In solchen Fällen sollte der Flaggenstaat vom Hafenstaat bestätigen lassen, dass die Mängel behoben wurden.
3. Im Falle ernsterer Mängel, insbesondere im Zusammenhang mit der Struktur und mit Zeugnissen, die im Namen des Flaggenstaats von einer anerkannten Organisation ausgestellt wurden, sollte der Flaggenstaat eine Überprüfung durch einen seiner eigenen Besichtiger verlangen oder einen Besichtiger der anerkannten Organisation benennen, der für ihn eine solche Überprüfung durchführt. Zunächst sollten gezielt die Bereiche überprüft werden, in denen der Hafenstaat Mängel festgestellt hat. Sofern der Flaggenstaat oder die anerkannte Organisation dies für erforderlich hält, kann die Überprüfung dann zu einer vollständigen Wiederbesichtigung für die Bereiche ausgeweitet werden, für die die entsprechenden vorgeschriebenen Zeugnisse gelten.
4. In den Fällen, in denen die anerkannte Organisation die Überprüfung gemäß Nummer 2.3 durchgeführt hat, sollte der für sie tätige Besichtiger den Flaggenstaat über die ergriffenen Maßnahmen und den Zustand des Schiffs nach dieser Überprüfung unterrichten, so dass der Flaggenstaat entscheiden kann, welche weiteren Maßnahmen gegebenenfalls erforderlich sind.
5. Wurde die Überprüfung durch den Hafenstaat darüber hinaus gemäß [Artikel 9 Absatz 4 der Richtlinie 95/21/EG oder Artikel 13 Absatz 5 der Richtlinie .../.../EG

(über die Kontrolle durch den Hafenstaat)] ausgesetzt, sollte der Flaggenstaat dafür Sorge tragen, dass das Schiff in Bezug auf die Zeugnisse, die für Bereiche ausgestellt wurden, in denen vom Hafenstaat Mängel festgestellt wurden, sowie in Bezug auf alle anderen Bereiche, in denen sich nachträglich Mängel gezeigt haben, einer Wiederbesichtigung unterzogen wird. Der Flaggenstaat sollte entweder diese Besichtigung selber durchführen oder vom Besichtiger der anerkannten Organisation einen vollständigen Bericht und gegebenenfalls die Bestätigung anfordern, dass eine zufrieden stellende Besichtigung durchgeführt und dass alle Mängel behoben wurden. Hat sich der Flaggenstaat davon überzeugt, sollte er dem Hafenstaat bestätigen, dass das Schiff den Anforderungen der einschlägigen Regeln und internationalen Übereinkommen entspricht.

6. Bei sehr schwer wiegenden Verstößen gegen Regeln und internationale Übereinkommen sollte der Flaggenstaat immer einen eigenen Besichtiger, nicht den Besichtiger der anerkannten Organisation, entsenden, um die in den Absätzen 2.3 bis 2.5 genannten Überprüfungen und Besichtigungen durchzuführen oder zu überwachen.
7. Sofern nicht Absatz 2.10 Anwendung findet, verlangt der Flaggenstaat, dass das Unternehmen (über die vom Hafenstaat geforderten Korrekturmaßnahmen hinaus) Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel ergreift, um das Schiff in Einklang mit den geltenden Regeln und internationalen Übereinkommen zu bringen, bevor es aus dem Festhaltehafen auslaufen darf. Werden solche Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel nicht ergriffen, sollten die entsprechenden Zeugnisse eingezogen werden.
8. Der Flaggenstaat sollte prüfen, inwieweit die vom Hafenstaat festgestellten und bei einer Überprüfung/Besichtigung durch den Flaggenstaat aufgedeckten Mängel auf ein Versagen des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen des Schiffs und des Unternehmens hinweisen. Erforderlichenfalls sollte der Flaggenstaat dafür Sorge tragen, dass das Schiff und/oder das Unternehmen einem zweiten Audit unterzogen wird, und gemeinsam mit dem Hafenstaat prüfen, ob dieses zweite Audit durchgeführt werden sollte, bevor das Schiff aus dem Festhaltehafen auslaufen darf.
9. Der Flaggenstaat sollte zu jeder Zeit mit dem Hafenstaat in Verbindung stehen und zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass aufgedeckte Mängel beseitigt werden, und allen Bitten seitens des Hafenstaats um Klärung so schnell wie möglich nachkommen.
10. Wenn die Mängel im Festhaltehafen nicht beseitigt werden können und der Hafenstaat dem Schiff gemäß [Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie 95/21/EG oder Artikel 15 Absatz 1 (der Richtlinie .../...EG über die Kontrolle durch den Hafenstaat)] die Weiterfahrt zu einer Reparaturwerft gestattet, sollte der Flaggenstaat gemeinsam mit dem Hafenstaat die Bedingungen, unter denen diese Fahrt stattfinden darf, festlegen und schriftlich bestätigen.
11. Erfüllt das Schiff die in Absatz 2.10 genannten Bedingungen nicht oder sucht die vereinbarte Reparaturwerft nicht auf, sollte der Flaggenstaat von dem betreffenden Unternehmen unverzüglich eine Erklärung verlangen und prüfen, ob die Schiffszeugnisse einzuziehen sind. Darüber hinaus sollte der Flaggenstaat bei erster Gelegenheit eine zusätzliche Besichtigung durchführen.

12. Ist der Flaggenstaat aufgrund der vorliegenden Informationen der Ansicht, dass die Festhaltemaßnahme unbegründet ist, sollte er dem Hafenstaat seine Bedenken mitteilen und Verbindung mit dem Unternehmen aufnehmen, um die Inanspruchnahme des Einspruchsverfahrens des Hafenstaats zu prüfen.

3. ANSCHLIESENDE MASSNAHMEN

1. Je nach der Schwere der aufgedeckten Mängel und der unverzüglich ergriffenen Folgemaßnahmen sollte der Flaggenstaat darüber hinaus die Durchführung einer zusätzlichen Besichtigung des Schiffs nach Aufhebung der Festhaltemaßnahme erwägen. Im Rahmen dieser zusätzlichen Besichtigung sollte auch die Wirksamkeit des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bewertet werden. Als Richtwert gilt, dass der Flaggenstaat eine zusätzliche Besichtigung des Schiffs innerhalb von [sechs] Wochen durchführen sollte, nachdem er von der Festhaltemaßnahme unterrichtet wurde. Die Kosten für diese zusätzliche Besichtigung sollte das Unternehmen tragen. Ist bereits vorgesehen, dass der Flaggenstaat innerhalb von [drei] Monaten eine vorgeschriebene Besichtigung des Schiffs durchführen wird, kann er die zusätzliche Besichtigung bis zu diesem Zeitpunkt verschieben.
2. Darüber hinaus sollte der Flaggenstaat ein zweites Audit des betroffenen Unternehmens in Betracht ziehen. Weiter sollte der Flaggenstaat die vollständigen Überprüfungsunterlagen anderer Schiffe, für die die gleiche Gesellschaft zuständig ist, daraufhin überprüfen, ob in der gesamten Flotte dieser Gesellschaft die gleichen Mängel festgestellt wurden.
3. Wurde das Schiff in den vorangegangenen zwei Jahren mehr als ein Mal begründet festgehalten, sollten die Folgemaßnahmen mit größerer Dringlichkeit durchgeführt werden, und in jedem Fall sollte der Flaggenstaat innerhalb von [vier] Wochen, nachdem er von der Festhaltemaßnahme unterrichtet wurde, eine zusätzliche Besichtigung durchführen.
4. Führt die Festhaltemaßnahme darüber hinaus dazu, dass dem Schiff gemäß [Artikel 7b der Richtlinie 95/21/EG oder Artikel 10 der (Richtlinie .../...EG (über die Kontrolle durch den Hafenstaat)] der Zugang verweigert wird, muss der Flaggenstaat eine zusätzliche Besichtigung durchführen und alle erforderlichen Schritte ergreifen, um sicherzustellen, dass das Unternehmen das betreffende Schiff in Einklang mit allen einschlägigen internationalen Übereinkommen und Regeln bringt. Hat er sich davon überzeugt, sollte der Flaggenstaat dem Unternehmen ein entsprechendes Dokument ausstellen.
5. In jedem Fall sollte der Flaggenstaat prüfen, welche rechtlichen Maßnahmen, einschließlich Geldstrafen, gegen das Unternehmen gegebenenfalls angemessen sind. Verstößt ein Schiff mehrfach gegen die Anforderungen der geltenden Regeln und internationalen Übereinkommen, sollte der Flaggenstaat prüfen, welche zusätzlichen additional Sanktionen gegebenenfalls erforderlich sind, einschließlich der Streichung des Schiffs aus seinem Register.

6. Nach Abschluss aller Maßnahmen, die durchgeführt werden, um das Schiff in Einklang mit den anwendbaren Regeln und internationalen Übereinkommen zu bringen, sollte der Flaggenstaat der IMO gemäß dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner geänderten Fassung, Kapitel I, Regel 19(d), und gemäß Absatz 5.2 der IMO-Entschließung A.787 (19) in ihrer geänderten Fassung einen Bericht übermitteln.

4. ZUSÄTZLICHE BESICHTIGUNG

1. Im Rahmen der oben genannten zusätzlichen Besichtigung sollten unter anderem die folgenden Bereiche einer ausreichend gründlichen Untersuchung unterzogen werden, durch die sich der Besichtigter des Flaggenstaats davon überzeugen kann, dass das Schiff, seine Ausrüstung und seine Mannschaft allen Regeln und internationalen Übereinkommen, die auf sie Anwendung finden, entsprechen:
 - Zeugnisse und Unterlagen
 - Schiffskörper und -ausrüstung
 - Voraussetzungen für die Festlegung von Ladelinien
 - Hauptmaschinen und -systeme
 - Sauberkeit der Maschinenräume
 - Rettungsmittel
 - Brandschutz
 - Navigationsausrüstung
 - Ladungsumschlagausrüstung
 - Funkanlage
 - Elektrische Ausrüstung
 - Verhütung von Verschmutzung
 - Lebens- und Arbeitsbedingungen
 - Besatzung
 - Zeugnisse der Besatzung
 - Fahrgastsicherheit
 - Betriebliche Anforderungen einschließlich Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern, Übungen, Ausbildung, Brücken- und Maschinenraum-betrieb und Gefahrenabwehr.

2. Sie sollte darüber hinaus die in [Anhang V Teil C der Richtlinie 95/21/EG oder Anhang VIII Teil C der (Richtlinie .../.../EG über die Kontrolle durch den Hafenstaat)], festgelegten Kriterien für eine erweiterte Überprüfung umfassen, aber nicht darauf beschränkt sein. Die Besichtigter des Flaggenstaats sollten, wenn sie dies für erforderlich halten, auch Funktionsprüfungen beispielsweise von Überlebensfahrzeugen und ihren Aussetzvorrichtungen, Haupt- und Hilfsmaschinen, Lukendeckeln, der Hauptstromversorgung und des Lenzsystems vornehmen.

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich: Energie und Verkehr

Tätigkeiten: See- und Binnenschifffahrt, Intermodalität.

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung: entfällt.

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen: entfällt.

3.3. Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen): entfällt.

Haushalts- linie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA- Beitrag	Beiträge von Bewerber- ländern	Rubrik der Finanziellen Vorausschau
	OA/NOA	GM ¹ /NGM ²				Ja/Nein
	OA/NOA	GM/NGM	Ja/Nein	Ja/Nein	Ja/Nein	Nr.

¹ Getrennte Mittel.

² Nichtgetrennte Mittel.

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab-schnitt		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge-jahre	Ins-gesamt
------------------	------------	--	--------	-----	-----	-----	-----	---------------------	------------

Operative Ausgaben³

Verpflichtungs-ermächtigungen (VE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	entfällt
Zahlungs-ermächtigungen (ZE)		b	0	0	0	0	0	0	entfällt

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben⁴

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	entfällt
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	----------

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungs-ermächtigungen		a+c	0	0	0	0	0	0	entfällt
Zahlungsermächtigungen		b+c	0	0	0	0	0	0	entfällt

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben⁵

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

⁴ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

⁵ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

Angaben zur Kofinanzierung

Der vorgeschlagene Rechtsakt sieht keine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten vor.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung⁶ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

NB: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als Anhang beizufügen.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haus-haltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Einnahmen nominal		0	0	0	0	0	0
	b) Veränderung	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

⁷ Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

4.1.4 *Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1*

(Verwaltung durch vorhandenes Personal).

Jährlicher Bedarf	Jahr n (2007*)	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre
Personalbedarf insgesamt	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Die IMO-EntschlieÙung A.847(20) soll die effiziente Umsetzung der Verpflichtungen fördern, die den Flaggenstaaten aufgrund internationaler Übereinkommen obliegen, und die Staaten bei der Anwendung dieser Übereinkommen unterstützen. Da diese EntschlieÙung jedoch nicht sehr ins Einzelne geht, hat die IMO zugesagt, sie in Form eines Codes für die Staaten zu fassen, insoweit sie als Flaggen-, Küsten- oder Hafenstaat tätig werden.

Der IMO-Code, der von einer Regelung für den Audit der Flaggenstaaten flankiert wird, wird auf der nächsten IMO-Vollversammlung im November 2005 förmlich angenommen. Der Code und die Auditregelung sind Ergebnis von Überlegungen, die von hochrangigen Sachverständigen der IMO in Bezug auf die Notwendigkeit von Maßnahmen angestellt wurden, die von den Vertragsstaaten der internationalen Seerechtsübereinkommen umgesetzt werden sollen.

Mit der vorgeschlagenen Maßnahme soll der Europäischen Gemeinschaft ein neuer Rechtsakt an die Hand gegeben werden, durch den der Code und die Auditregelung verbindlich gemacht werden können, damit die Methoden der Umsetzung des Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten harmonisiert werden.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Der Vorschlag stellt das noch fehlende Bindeglied in der Kette der Rechtsakte zur Sicherheit des Seeverkehrs dar.

Außerdem entspricht der Vorschlag dem Willen den Mitgliedstaaten, den sie anlässlich des Europäischen Rats von Kopenhagen im Dezember 2002 ausgedrückt haben, ein gemeinschaftliches System der Kontrolle ihrer Verpflichtungen einzurichten, die sich aus völkerrechtlichen Instrumenten ergeben, deren Vertragspartei sie sind. Insbesondere soll dies durch die Übernahme des Codes zur Umsetzung der Flaggenstaatspflichten und der Auditregelung in das Gemeinschaftsrecht erfolgen.

Der Vorschlag wird auch eine bessere Verhinderung von Umweltschäden ermöglichen. Alle diese Faktoren tragen dazu bei, den Platz der Europäischen Union auf der internationalen Bühne zu festigen.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Folgendes sind die Ziele des Vorschlags:

- Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs, des Schutzes der Seeleute und der Umwelt
- Förderung von Qualitätsflaggen
- Schaffung von Anreizen für die Mitgliedstaaten, die internationalen Übereinkünfte zu ratifizieren
- Einrichtung leistungsfähiger und hochwertiger Seeverkehrsverwaltungen
- Einrichtung eines effizienten Systems für Audits der Flaggenstaaten

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

- Zentrale Verwaltung
- Direkt durch die Kommission
- Indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
 - Exekutivagenturen
 - von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
 - einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden
- Geteilte oder dezentrale Verwaltung**
 - mit Mitgliedstaaten
 - mit Drittländern
- Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)**

Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Der Richtlinienvorschlag enthält eine Bestimmung, wonach die Mitgliedstaaten der Kommission die einzelstaatlichen Durchführungsmaßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht mitteilen müssen.

Die Nichtmitteilung dieser einzelstaatlichen Durchführungsmaßnahmen (sowie die unvollständige Mitteilung) führen automatisch zur Einleitung von Verstoßverfahren gemäß Artikel 226 EG-Vertrag.

Nachverfolgung der Tätigkeiten der Untersuchungsstellen und der Schifffahrtsverwaltungen der Mitgliedstaaten durch die Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs.

6.1. Bewertung

6.1.1. *Ex-ante-Bewertung:*

Die Übernahme des Codes in das Gemeinschaftsrecht führt nicht zu einer zusätzlichen Haushaltsbelastung der Mitgliedstaaten.

Der Code ist in den Mitgliedstaaten bereits teilweise in Kraft, was die Bereich der Inspektion und Zertifizierung nach der Richtlinie 94/57/EG angeht. Die betreffenden Übereinkommen sind praktisch alle von den Mitgliedstaaten ratifiziert worden und in Kraft getreten.

Demgegenüber hat die Einführung eines hochwertigen Verkehrs (ISO-Norm 9001/2000) Investitions- und Betriebskosten für die Schifffahrtsverwaltungen zur Folge. Diese Kosten wirken sich auf die Seeverkehrswirtschaft, die Umwelt und die Beschäftigung aus.

Schifffahrtsverwaltungen

Drei Mitgliedstaaten, Dänemark, Luxemburg und das Vereinigte Königreich, haben diese Norm bereits umgesetzt. Die in der Folgenabschätzung aufgrund von Angaben der betreffenden Mitgliedstaaten berücksichtigten Kosten sind nicht ohne weiteres vergleichbar, geben aber Hinweis auf die Größenordnung.

Negative Auswirkungen: Hohe Investitionskosten bei der Inangsetzung der Maßnahme und der Einrichtung des Systems werden für einige Mitgliedstaaten anfallen. Andererseits werden die Mitgliedstaaten, die bereits so gut wie alle von dem Vorschlag erfassten Übereinkommen ratifiziert und die zur Kontrolle ihrer Umsetzung benötigten Instrumente geschaffen haben, nur geringe zusätzliche Betriebskosten zu tragen haben.

Positive Auswirkungen: Geringe Betriebskosten, schnelle Amortisierung der Investitionen, bessere Leistung der Flaggenstaaten, Veröffentlichung der Leistungsdaten, Rationalisierung der Kontrollen und Haushaltsausgaben, bessere Nachverfolgbarkeit der Maßnahmen, Zeitgewinn, Verbesserung des Images der Flaggenstaatverwaltungen, bessere Verknüpfung mit anderen Aspekten der Politik zur Sicherheit des Seeverkehrs.

6.1.2. *Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):*

Entfällt.

6.1.3. *Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:*

Die Kommission wird einen Bericht auf der Grundlage der Monatsberichte der Mitgliedstaaten ausarbeiten.

7. **BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN**

Entfällt.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf: entfällt.

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	Jahr n		Jahr n+1		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		INSGESAMT	
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ⁸ ...																
Maßnahme 1 ...																
- Output 1																
- Output 2																
Maßnahme 2 ...																
- Output 1																
Ziel 1 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. 2 ...																
Maßnahme 1 ...																
- Output 1																
Ziel 2 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. n																
Ziel n insgesamt																
GESAMT-KOSTEN																

⁸ Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ⁹ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ¹⁰		0	0	0	0	0	0
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ¹¹		0	0	0	0	0	0
INSGESAMT		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind:

Aufgaben in Verbindung mit der Nachverfolgung der Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten; eventuell Aufgaben der Koordinierung mit der Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und Beobachtung der Arbeiten internationaler Gremien in diesem Bereich.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen.

⁹ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

¹⁰ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

¹¹ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 – Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INS- GESAMT
1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							0
Exekutivagenturen ¹²							0
Sonstige technische und administrative Unterstützung							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							0

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)	0	0	0	0	0	0
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Berechnung - **Beamte und Bedienstete auf Zeit**

$(0,5 \times 108\ 000 \text{ €} = 54\ 000 \text{ €})$

Berechnung - **Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal**

Entfällt.

¹² Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

8.2.6. *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INS-GESAMT
XX 01 02 11 01 – Dienstreisen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Sitzungen & Konferenzen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse ¹³	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studien & Konsultationen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informationssysteme	0	0	0	0	0	0	0
2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltlinie)	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0	0	0	0	0	0	0

* ohne Auswirkung auf den aktuellen Haushalt für Dienstreisen

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

Entfällt.

¹³ Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.