

(VkBl. Heft 5/2005, S. 165; IMO MSC/Circ.1132)

Nr. 58 **Veröffentlichung der Hinweise zur
Umsetzung des SOLAS-Kapitels
XI-2 und des ISPS-Codes
(IMO¹-Dokument MSC/Circ. 1132)**

Bonn, den 16. Februar 2005
LS-ATS/48.23.00-2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) ist als Vertragsregierung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verantwortlich für die Umsetzung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die in Kapitel XI-2 des SOLAS²-Übereinkommens völkerrechtlich verbindlich und weltweit festgeschrieben sind.

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO (MSC) hat auf seiner neunundsiebzigsten Tagung in London (1. bis 10. Dezember 2004) zusätzliche, praxisorientierte Informationen zur Unterstützung der SOLAS-Vertragsregierungen und der Industrie für die Umsetzung des Kapitels XI-2 und des ISPS³-Codes erarbeitet.

Hierdurch wird auf eine Reihe von Fragen, die sich seit dem Inkrafttreten von SOLAS/ISPS-Code am 01. Juli 2004 im Rahmen der Auslegung der Vorschriften ergeben haben, Stellung bezogen.

Das betreffende Rundschreiben vom 14. Dezember 2004 (MSC/Circ. 1132), nach dem sich die Schifffahrtsnationen weltweit richten sollen, wird hiermit bekannt gemacht.

Bonn, den 16. Februar 2005

Das Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Dr. Clauß

INTERNATIONALE SEESCHIFFFAHRTS-ORGANISATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telefon: 020 7735 7611
Fax: 020 7587 3210

IMO

Ref. T2-MSS/2.11.1

MSC/Circ. 1132
14. Dezember 2004

**HINWEISE ZUR UMSETZUNG DES
SOLAS-KAPITELS XI-2 UND DES ISPS-CODES**

1. Der Schiffssicherheitsausschuss (Ausschuss) hat auf seiner neunundsiebzigsten Tagung (1. bis 10. Dezember 2004) in Anerkennung der Tatsache, dass zusätzliche Informationen zur Unterstützung der SOLAS-Vertragsregierungen und der Industrie bei der Umsetzung und Einhaltung des SOLAS-Kapitels XI-2 und des ISPS-Codes notwendig sind, die in der Anlage enthaltenen Hinweise zur Umsetzung des SOLAS-Kapitels XI-2 und des ISPS-Codes ausgearbeitet.

2. Die Hinweise beziehen sich auf eine Reihe von Fragen, die sich nach dem Inkrafttreten der besonderen Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt am 1. Juli 2004 im Rahmen der Umsetzung beziehungsweise Auslegung der Vorschriften des SOLAS-Kapitels XI-2 und des ISPS-Codes ergeben haben.

3. Die SOLAS-Vertragsregierungen und alle gegebenenfalls an der Umsetzung oder Auslegung der Vorschriften für die besonderen Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt Beteiligten werden daran erinnert, dass nach Abschnitt B/1.5 des ISPS-Codes der Leser des ISPS-Codes darauf hingewiesen wird, dass:

¹ IMO = International Maritime Organisation

² SOLAS = Safety of Life at Sea

³ ISPS = International Ship and Port Facility Security

„Teil B dieses Codes nicht als mit Bestimmungen des SOLAS-Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes kollidierend zu lesen beziehungsweise auszulegen ist und dass die oben erwähnten Bestimmungen jederzeit maßgebend sind und Vorrang haben, sollten sich aus Teil B dieses Codes unbeabsichtigterweise Unvereinbarkeiten ergeben. Die in Teil B dieses Codes gegebenen Hinweise sollen immer in einer Weise gelesen, ausgelegt und angewendet werden, die mit den Zielen, Absichten und Grundsätzen in Einklang steht, wie sie in Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes niedergelegt sind.“

4. SOLAS-Vertragsregierungen, internationale Organisationen und Nichtregierungsorganisationen mit beratendem Status sind aufgefordert, die in der Anlage enthaltenen Hinweise den zuständigen Behörden, Verwaltungen und allen Beteiligten zur Kenntnis zu geben, die für die Umsetzung der besonderen Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt verantwortlich sind.

ANLAGE

HINWEISE ZUR DURCHFÜHRUNG VON SOLAS KAPITEL XI-2 UND DES ISPS-CODES

FESTLEGUNG UND REAKTION AUF DIE ANPASSUNG DER GEFAHRENSTUFE

1 Gefahrenstufen können nur durch die Regierung eines SOLAS-Vertragsstaats (Vertragsregierung) festgelegt werden.

2 Nach Regel 3 des Kapitels XI-2 der Anlage des Solas-Übereinkommens über die Verpflichtung von Vertragsregierungen im Hinblick auf die Gefahrenabwehr legen die Vertragsregierungen in ihrer Eigenschaft als Verwaltungen die für ihre Schiffe geltenden Gefahrenstufen fest (Regel 3 Absatz 1 des Kapitels XI-2 der Anlage des Solas-Übereinkommens); außerdem legen die Vertragsregierungen die Gefahrenstufen fest, die für Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet und für Schiffe gelten, bevor sie einen Hafen in ihrem Hoheitsgebiet anlaufen oder sich in ihm aufhalten (Regel 3 Absatz 2 des Kapitels XI-2 der Anlage des Solas-Übereinkommens).

3 Die Verwaltungen müssen sicherstellen, dass die Schiffe, die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen, die Informationen über die Gefahrenstufen erhalten, und sie müssen sicherstellen, dass Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet und Schiffe, bevor sie einen Hafen in ihrem Hoheitsgebiet anlaufen oder sich in ihm aufhalten, Informationen über die Gefahrenstufe erhalten. Die Informationen über Gefahrenstufen müssen aktualisiert werden, wenn die Umstände das erfordern.

4 Nach Regel 7 des Kapitels XI-2 der Anlage des Solas-Übereinkommens über Bedrohungen für Schiffe legen die Vertragsregierungen die Gefahrenstufen für ihre Hoheitsgewässer fest, und sie müssen sicherstellen, dass die Schiffe, die in ihren Hoheitsgewässern verkehren oder die Absicht mitteilen haben, in ihre Hoheitsgewässer einzulaufen, Informationen über die Gefahrenstufe erhalten. Es bleibt dem Schiff überlassen, zu entscheiden, welche Maßnahmen ergriffen werden, wenn es Informa-

tionen über die Gefahrenstufe erhalten hat, die für alle oder einen Teil der Hoheitsgewässer eines Staates gelten.

5 Die Gefahrenstufe kann für alle Schiffe einer Verwaltung gelten oder es kann, nach Entscheidung der Verwaltung, eine unterschiedliche Gefahrenstufe für ein bestimmtes Schiff oder eine bestimmte Gruppe von Schiffen gelten.

6 Eine Vertragsregierung kann für alle ihre Häfen und Hafenanlagen die gleiche Gefahrenstufe festlegen oder eine unterschiedliche Gefahrenstufe für einen bestimmten Hafen oder eine Hafenanlage, auf eine Gruppe von Häfen oder Hafenanlagen oder auf Teile eines Hafens oder von Hafenanlagen anwenden. Ebenso kann eine Vertragsregierung für alle ihre Hoheitsgewässer die gleiche Gefahrenstufe festlegen oder unterschiedliche Gefahrenstufen auf verschiedene Teile ihrer Hoheitsgewässer anwenden.

7 Nach Regel 4 Absatz 3 des Kapitels XI-2 der Anlage des Solas-Übereinkommens muss ein Schiff, bevor es einen Hafen im Hoheitsgebiet einer Vertragsregierung anläuft oder wenn es sich in ihm aufhält, die Anforderungen der Gefahrenstufe erfüllen, die von dieser Vertragsregierung festgelegt wurde, wenn diese Gefahrenstufe höher ist als die von der Verwaltung des Schiffs festgelegte. Nach Abschnitt A/7.6 des ISPS-Codes müssen Schiffe, wenn sie einen Hafen im Hoheitsgebiet einer Vertragsregierung anlaufen oder wenn sie sich in ihm aufhalten, dem Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (PFSO) bestätigen, dass sie mit der Durchführung der geeigneten, im Plan zur Gefahrenabwehr festgelegten Maßnahmen und Verfahren begonnen haben, und ihm über Schwierigkeiten bei der Durchführung berichten. Ein Schiff kann niemals eine niedrigere Gefahrenstufe haben als diejenige, welche auf den Hafen oder die Hafenanlagen Anwendung findet, den oder die das Schiff anläuft oder in dem es sich befindet (Abschnitt B/4.12 des ISPS-Codes).

8 Regel 4 Absatz 5 des Kapitels XI-2 der Anlage des Solas-Übereinkommens schreibt auch vor, dass ein Schiff an die dafür vorgesehene Behörde Bericht erstattet, wenn es die von seiner Verwaltung oder von einer Vertragsregierung festgelegte Gefahrenstufe, die auf dieses Schiff anzuwenden ist, nicht einhalten kann. MSC/Circ. 1097 über die Anleitung zur Durchführung von SOLAS Kapitel XI-2 und des ISPS-Codes gibt weitere Hinweise zu dieser Anforderung.

9 Wenn ein Schiff, das einen Hafen anläuft oder sich dort aufhält, eine Gefahrenstufe anwendet, die seine Verwaltung festgelegt hat und die höher ist als die von der Vertragsregierung des Hafens festgelegte, so müssen mit dem PFSO Vereinbarungen getroffen werden, um dem Schiff zu gestatten, die von seiner Verwaltung festgelegte Gefahrenstufe anzuwenden. Eine Vertragsregierung oder ein PFSO können nicht verlangen, dass das Schiff seine Gefahrenstufe senkt.

10 Unbeschadet der für ein Schiff, einen Hafen, eine Hafenanlage oder ein Hoheitsgewässer zutreffenden Gefahrenstufe muss das Schiff oder die Hafenanlage, wenn eine Bedrohungssituation entsteht oder wenn ein sicherheitsrelevantes Ereignis eintritt, gemäß dem Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff oder die Hafenanlage auf die sich entwickelnde Bedrohung oder den Vorfall reagieren, ohne darauf zu warten, dass die Verwaltung oder die Ver-

tragsregierung eine höhere Gefahrenstufe festlegt. Bei einer entstehenden Bedrohung oder einem tatsächlichen Vorfall kann und sollte nicht mit einer angemessenen Reaktion gewartet werden, bis die Verwaltung oder Vertragsregierung die Gefahrenstufe ändert. Das Schiff oder die Hafenanlage sollte der Verwaltung und/oder der Vertragsregierung zum frühest möglichen Zeitpunkt Bericht über die Bedrohung oder den Vorfall und die ergriffenen Maßnahmen erstatten.

SICHERHEITSERKLÄRUNG

11 Nach Regel 10 Absatz 3 des Kapitels XI-2 der Anlage des Solas-Übereinkommens legen die Vertragsregierungen fest, wann eine Hafenanlage die Abgabe einer Sicherheitserklärung von einem Schiff zu verlangen hat. In Abschnitt A/5.2 des ISPS-Codes ist festgelegt, wann ein Schiff von einer Hafenanlage eine Sicherheitserklärung verlangen kann. Die Abschnitte B/5.1 bis B/5.6 des ISPS-Codes enthalten Hinweise zur Sicherheitserklärung. Das Verfahren für die Anforderung einer Sicherheitserklärung oder die Beantwortung eines Ersuchens um eine Sicherheitserklärung sollte im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und das Verfahren für das Ersuchen um eine Sicherheitserklärung im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff festgelegt sein.

12 Während ein Schiff dem Ersuchen einer Hafenanlage um Erstellung einer Sicherheitserklärung nachkommen muss, ist eine Hafenanlage nicht dazu verpflichtet, dem Ersuchen eines Schiffes um Erstellung einer Sicherheitserklärung nachzukommen, obgleich der Eingang eines Ersuchens eines Schiffes um Erstellung einer Sicherheitserklärung von der betreffenden Hafenanlage zu bestätigen ist (Abschnitt A/5.3 des ISPS-Codes). Ebenso ist ein anderes Schiff nicht dazu verpflichtet, dem Ersuchen um Erstellung einer Sicherheitserklärung nachzukommen, obgleich es den Eingang des Ersuchens bestätigen sollte (Abschnitt A/5.3 des ISPS-Codes).

13 Die Sicherheitserklärung soll in Ausnahmefällen, in denen gewöhnlich ein höheres Risiko besteht, verwendet werden, wenn zwischen der Hafenanlage und dem Schiff im Hinblick auf die während des Zusammenwirkens von Schiff und Hafen zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ein Einverständnis erforderlich ist, da die Situation entweder in den Vorschriften des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff nicht vorgesehen ist oder die in Abschnitt A/5.2 des ISPS-Codes aufgeführten besonderen Umstände in SOLAS-Kapitel XI-2 und Teil A des ISPS-Codes nicht berücksichtigt sind. Für die Anforderung einer Sicherheitserklärung oder das Ersuchen um Erstellung einer Sicherheitserklärung sollten sicherheitsbezogene Gründe vorliegen, die das entsprechende Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder die entsprechenden Tätigkeiten von Schiff zu Schiff betreffen.

14 Die Erfahrungen seit dem Inkrafttreten der besonderen Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt haben gezeigt, dass es häufig Schiffe sind, die Sicherheitserklärungen verlangen, was zum Teil daran liegt, dass Schiffe erwarten, von ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten einer Vertragsregierung (ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete) im Rahmen der Durchführung von Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften gemäß den Vorschriften

von Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des Solas-Übereinkommens um Vorlage einer Sicherheitserklärung ersucht zu werden, aus der vorherige Aufenthalte in Häfen oder Tätigkeiten von Schiff zu Schiff hervorgehen. Während ein Schiff eine Sicherheitserklärung verlangen kann, ist die Hafenanlage oder das andere Schiff jedoch nicht zu deren Erstellung verpflichtet.

15 Sofern nicht besondere Sicherheitsgründe im Zusammenhang mit dem jeweiligen Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder den jeweiligen Tätigkeiten von Schiff zu Schiff vorliegen, sollte ein Schiff keine Sicherheitserklärung verlangen. Es sollten die in Abschnitt A/5.2 des ISPS-Codes genannten Umstände gelten. Eine Sicherheitserklärung sollte normalerweise nicht erstellt werden, wenn sowohl das Schiff als auch die Hafenanlage oder das andere Schiff, auf die der ISPS-Code Anwendung findet, bei Gefahrenstufe 1 betrieben werden.

16 Gemäß Abschnitt A/5.2 des ISPS-Codes kann ein Schiff um die Erstellung einer Sicherheitserklärung ersuchen, wenn:

- .1 für den Betrieb dieses Schiffes eine höhere Gefahrenstufe gilt als für die Hafenanlage beziehungsweise für ein anderes Schiff, mit der beziehungsweise mit dem ein Zusammenwirken stattfindet;
- .2 zwischen Vertragsregierungen eine Vereinbarung über eine Sicherheitserklärung besteht, die bestimmte Auslandsfahrten oder bestimmte Schiffe auf solchen Fahrten erfasst;
- .3 es eine Bedrohungssituation oder ein sicherheitsrelevantes Ereignis gegeben hat, an der/dem das Schiff beteiligt war beziehungsweise in die/das die Hafenanlage einbezogen war;
- .4 sich das Schiff in einem Hafen aufhält, der nicht der Verpflichtung unterliegt, einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu haben und umzusetzen;
- .5 das Schiff Tätigkeiten (von Schiff zu Schiff) mit einem anderen Schiff durchführt, das nicht der Verpflichtung unterliegt, einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff zu haben und umzusetzen.

17 Ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete können diejenigen Sicherheitserklärungen, die während der letzten 10 Aufenthalte in Hafenanlagen erstellt wurden, und alle Nachweise überprüfen, aus denen hervorgeht, dass das Ersuchen eines Schiffes um eine Sicherheitserklärung im Zeitraum der letzten 10 Aufenthalte in Hafenanlagen, sofern zutreffend, von einer Hafenanlage oder einem anderen Schiff bestätigt wurde, auch wenn die Hafenanlage oder das andere Schiff dem Ersuchen nicht nachgekommen ist. Die ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten sollten nicht erwarten, dass Schiffe über eine Sicherheitserklärung verfügen, in der alle vorherigen Anlaufhäfen oder Tätigkeiten von Schiff zu Schiff aufgeführt sind.

DIE NOTWENDIGKEIT EINES WIRKSAMEN UND ANHALTENDEN DIALOGS UND DESSEN VORTEILE

Allgemeines

18 Ein wirksamer und anhaltender Dialog zwischen

den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen, den Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff, den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage, den ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten und den Kontrollbehörden ist von entscheidender Bedeutung für die wirksame Umsetzung des nach SOLAS-Kapitel XI-2 und dem ISPS-Code eingeführten Systems zur Gefahrenabwehr. Ohne diesen Dialog können Probleme auftreten, die zu Missverständnissen und zu Verzögerungen oder Störungen im Hinblick auf das Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder die Fähigkeit der Schiffsbesatzung zur Durchführung wirksamer Zugangskontrollen für das Schiff oder zur Durchführung unverzichtbarer Sicherheitsüberprüfungen oder -übungen führen könnten.

19 In den meisten Fällen wird der Dialog über Angelegenheiten der Gefahrenabwehr zwischen dem Schiff und dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage stattfinden. Sofern Probleme auftreten, die in die Zuständigkeit der in der Hafenanlage tätigen Kontrollbehörden der Regierung fallen, sollte der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage den Dialog zwischen dem Schiff und diesen Behörden erleichtern, z.B. durch die Übermittlung der Einzelheiten zur Kontaktaufnahme mit der betreffenden Behörde.

20 Soweit dieser Dialog den Austausch sicherheitsbezogener Informationen, wie z.B. Informationen über die für das Schiff geltende Gefahrenstufe, die Zugangskontrollen zum Schiff oder die zeitliche Koordinierung schiffsbezogener Übungen umfasst, sollten für die Durchführung der Dialoge abhörsichere Wege der Nachrichtenübermittlung verwendet werden und die Übermittlung dieser Informationen über UKW-Funkverkehr sollte möglichst vermieden werden.

21 Alle Schiffe, auf die SOLAS-Kapitel XI-2 und der ISPS-Code Anwendung finden, müssen entsprechende Zugangskontrollen gemäß ihren Plänen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff durchführen. Das Ziel dieses Dialogs ist die Sicherstellung eines Einvernehmens über die einzuhaltenden Verfahren, wenn sich das Schiff im Hafen befindet. Die folgenden Beispiele für Situationen, in denen dieser Dialog und dieses Einvernehmen vorteilhaft wären, umfassen unter anderem:

- Lotsen;
- Identifizierung von Stauern;
- sicherheitsbezogene Überprüfungen, die von der Schiffsbesatzung durchgeführt werden und Zugang zur unmittelbaren Umgebung des Schiffes erfordern;
- Durchführung von Rettungsbootmanövern und Übungen zum Verlassen des Schiffes; und
- Zugang zum Schiff von Landpersonal, Reedereivertretern, Sicherheitsbeauftragten oder -kontrolleuren, Wartungs- und Instandsetzungspersonal und Vertretern von Wohlfahrts- und Gewerkschaftsorganisationen für Seeleute.

Zugangskontrolle

22 Die Kontrolle des Zugangs von Landpersonal zu Schiffen während des Aufenthalts im Hafen sollte gemäß den Vorschriften des jeweiligen Plans zur Gefahrenab-

wehr in der Hafenanlage geregelt werden. Die Umstände, unter denen der Zugang zu Schiffen über die Hafenanlage auf Reedereivertreter, Sicherheitsbeauftragte oder -kontrolleure, Wartungs- und Instandsetzungspersonal und Vertreter von Wohlfahrts- und Gewerkschaftsorganisationen für Seeleute beschränkt wird oder unter denen der Zugang verweigert wird, sollten im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage festgelegt und von der Vertragsregierung genehmigt werden. Im Allgemeinen sollten alle Anstrengungen unternommen werden, um den Zugang zu erleichtern, sofern keine im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage genannten sicherheitsbezogenen Gründe dagegen sprechen.

Erforderliche Identifizierung

23 Nach dem ISPS-Code müssen alle Personen, die an Bord des Schiffes gelangen möchten, über einen für das Schiff annehmbaren Identitätsnachweis verfügen. Dies umfasst auch Stauer und sonstige Hafentarbeiter. Stauer und sonstige Hafentarbeiter sollten einen von der Hafenanlage oder der für die Anstellung oder Beschäftigung von Stauern zuständigen örtlichen Behörde ausgestellten Identitätsnachweis mitführen. Im Rahmen des Dialogs zwischen dem Schiff und dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollte festgestellt werden, wie der Zugang von Stauern und sonstigen Hafentarbeitern zum Schiff kontrolliert werden soll. Falls die Stauer oder sonstigen Hafentarbeiter keinen von der Hafenanlage oder einer örtlichen Behörde ausgestellten Identitätsnachweis mitführen, kann das Schiff vor Gewährung des Zugangs einen eigenen vorläufigen Identitätsnachweis ausstellen.

Ablesen von Tiefgangsmarken und sicherheitsbezogene Überprüfungen

24 Das visuelle Ablesen von Tiefgangsmarken durch die Schiffsbesatzung ist eine grundlegende Voraussetzung für die Sicherheit. Die Schiffsbesatzung ist verpflichtet, eine Reihe von sicherheitsbezogenen Überprüfungen und Wartungsarbeiten am Schiff durchzuführen, die Zugang zur unmittelbaren Umgebung des Schiffes erfordern. Wenn Mitglieder der Schiffsbesatzung nicht im Besitz der erforderlichen Unterlagen für den Zugang zum Hoheitsgebiet der Vertragsregierung oder des Landes sind, dann sollten Vorkehrungen vereinbart werden, die ihnen diese Tätigkeiten erlauben. Diese Vorkehrungen erfordern eine Abstimmung zwischen dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und den betreffenden Kontrollbehörden und es sollte davon ausgegangen werden, dass sie erleichtert werden, es sei denn, es besteht in der Hafenanlage eine besondere Bedrohungssituation. In solchen Fällen sollten alternative Vorkehrungen, die das genaue Ablesen von Tiefgangsmarken, sonstige sicherheitsbezogene Überprüfungen und Wartungsarbeiten durch die Schiffsbesatzung ermöglichen, getroffen werden.

Schulungen und Übungen im Hinblick auf die Rettungsboote und Evakuierung

25 Rettungsbootmanöver und Übungen zum Verlassen des Schiffes sind von grundlegender Bedeutung für den sicheren Schiffsbetrieb und können am sichersten durchgeführt werden, wenn sich das Schiff im Hafen befindet. Sind solche Übungen während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen geplant, so sollten die für deren Durchführung erforderlichen Vorkehrungen vorab zwi-

schen dem Schiff und dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder den Kontrollbehörden vereinbart werden. Es sollte davon ausgegangen werden, dass den Übungen zugestimmt wird, sofern keine besondere Bedrohungssituation besteht.

mationen in Erwägung gezogen, die aus anonymen oder nicht offiziellen Quellen stammen, so sollten alle Anstrengungen unternommen werden, um die Echtheit dieser Informationen nachzuweisen.

SCHULUNG DES BEAUFTRAGTEN FÜR DIE GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF

(VkBli. 2005 S. 165)

26 Es ist ein grundlegendes Erfordernis, dass der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff angemessen geschult und mit den Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, auf dem er seinen Dienst verrichtet, vertraut sein sollte. In Fällen, in denen Änderungen in der Schiffsbesatzung mit dem Austausch des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff verbunden sind, hat das Unternehmen sicherzustellen, dass der neue Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff ausreichend Gelegenheit hat, sich mit dem betreffenden Schiff, auf dem er eingesetzt wird, und dessen Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff vertraut zu machen, bevor er sicherheitsbezogene Aufgaben und Zuständigkeiten wahrnimmt.

KONTAKTAUFNAHME MIT DEM BEAUFTRAGTEN FÜR DIE GEFAHRENABWEHR IM UNTERNEHMEN

27 Die Stellung des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen ist mit einer Zuständigkeit rund um die Uhr verbunden. Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen muss jedoch nicht alle Aufgaben und Zuständigkeiten des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen direkt wahrnehmen, sondern kann sie auch übertragen. Der unmittelbare Ansprechpartner, der für den Kontakt zwischen einem Schiff und dessen Unternehmen sorgt, ist meistens der Diensthabe innerhalb des Unternehmens, der, sofern er nicht selbst der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen ist, den Mitarbeiter des Unternehmens, der die Aufgaben des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen wahrnimmt, alarmieren kann. Wenn ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete sich über die Verfahren vergewissern möchten, nach denen das Schiff den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen kontaktieren kann, dann könnte es als angemessen betrachtet werden, wenn überprüft wird, wie schnell das Schiff mit dem Diensthabenden innerhalb des Unternehmens Kontakt aufnehmen und eine Antwort vom Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder von dem im Namen des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen handelnden Mitarbeiter des Unternehmens erhalten kann.

KONTROLLMASSNAHMEN ODER SONSTIGE SCHRITTE

28 Wird es für notwendig erachtet, gegen ein Schiff nach den Vorschriften von SOLAS-Regel XI-2/9 Kontrollmaßnahmen zu verhängen oder sonstige Schritte zu ergreifen, so sollten diese möglichst auf der Grundlage einer eingehenden Bewertung der bestehenden Sicherheitsrisiken erfolgen. Diese Bewertungen sollten nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung durchgeführt werden. Werden Maßnahmen auf der Grundlage von Infor-