II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Passagierfährschiffen

(95/C 298/11)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(95) 28 endg. — 95/0028(SYN)

(Von der Kommission vorgelegt am 17. Februar 1995)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2, und gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrages,

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Gemeinschaft ist tief betroffen von den Schiffsunfällen, bei denen viele Menschen ums Leben kamen.

Am 4. November 1993 wurde der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (IMO-Entschließung A.741 (18)) in Anwesenheit der Mitgliedstaaten von der IMO angenommen. Durch seine Aufnahme in das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See wird er ab dem 1. Juli 1998 auf Ro-Ro-Passagierfährschiffe Anwendung finden.

Der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation einer sicheren Schiffsbetriebsführung ist noch nicht verbindlich. Es handelt sich lediglich um eine Empfehlung.

Die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See kann durch eine strenge und verbindliche Anwendung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation einer sicheren Schiffsbetriebsführung nachhaltig verbessert werden.

Für die Gemeinschaft hat die sichere Betriebsführung von Ro-Ro-Passagierfährschiffen absolute Priorität.

In seiner Entschließung über die Sicherheit von Ro-Ro-Passagierfährschiffen vom 22. Dezember 1994 hat der Rat die Kommission aufgefordert, nach Maßgabe des Völkerrechts einen Vorschlag für die verbindliche und vorgezogene Anwendung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation einer sicheren Schiffsbetriebsführung für alle Ro-Ro-Passagierfährschiffe, die im Linienverkehr europäische Häfen anlaufen oder aus diesen auslaufen, zu unterbreiten.

Eine strenge und verbindliche Anwendung ist erforderlich, um sicherzustellen, daß Unternehmen, die Ro-Ro-Passagierfähren im Seeverkehr betreiben, im landseitigen wie auch im bordseitigen Betriebsteil ein System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen einrichten und vorschriftsgemäß aufrechterhalten.

Für die Sicherheit der Schiffe sind in erster Linie die Flaggenstaaten verantwortlich; die Mitgliedstaaten sind in der Lage sicherzustellen, daß Fährschiffe, die ihre Flagge führen, und Unternehmen, die sie betreiben, angemessene Vorschriften für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen erfüllen. Die Sicherheit aller Ro-Ro-Fährschiffe unabhängig von deren Flagge, die einen Linienverkehr von Häfen der Mitgliedstaaten aus durchführen oder durchzuführen wünschen, kann indessen nur gewährleistet werden, wenn die Mitgliedstaaten die nachweisliche Erfüllung der Sicherheitsvorschriften zur Voraussetzung für das Durchführen eines Linienverkehrs von ihren Häfen aus machen.

Vorbehaltlich einer Entscheidung der Kommission, die durch einen beratenden Ausschuß unterstützt wird, muß ein Mitgliedstaat die Möglichkeit haben, den Betrieb bestimmter Ro-Ro-Fährschiffe, die von seinen Häfen auslaufen, vorübergehend zu untersagen, wenn diese Schiffe seiner Auffassung nach eine ernste Gefahr für die Sicherheit oder die Umwelt darstellen.

Eine jährliche Überprüfung der Erfüllung der Sicherheitsvorschriften dürfte gewährleisten, daß die Unternehmen fortgesetzte Anstrengungen zur Aufrechterhaltung des erforderlichen Niveaus für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen unternehmen.

Die Mitgliedstaaten könnten es als erforderlich erachten, die Erfüllung ihrer Pflichten aus dieser Verordnung Fachorganisationen zu übertragen oder diese hinzuzuziehen. Um ein einheitliches und angemessenes Kontrollniveau zu gewährleisten, ist von diesen Fachorganisationen zu verlangen, daß sie den Anforderungen der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden entsprechen (1).

Die Unterstützung durch einen beratenden Ausschuß ist notwendig, damit die Kommission sicherstellen kann, daß die Normen der Verordnung, einschließlich der Anforderungen an anerkannte Organisationen, angemessen bleiben und weitestgehend den internationalen Normen entsprechen.

Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist am ehesten geeignet, die verbindliche und vorgezogene Durchsetzung des Codes und eine wirksame Kontrolle seiner Anwendung zu gewährleisten und gleichzeitig eine Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Gemeinschaftshäfen und zwischen Ro-Ro-Fährunternehmen zu vermeiden. Nur eine Verordnung, die unmittelbar anwendbar ist, kann eine verbindliche und vorgezogene Durchsetzung der Codebestimmungen sicherstellen. Daher ist die Verordnung zum 1. Juli 1996 anwendbar —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Mit dieser Verordnung soll die sichere Betriebsführung von und die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Ro-Ro-Fähren verbessert werden, die Häfen der Europäischen Gemeinschaft regelmäßig anlaufen und aus diesen auslaufen, indem sichergestellt wird, daß

— die Unternehmen Systeme für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen von Land- und Schiffsseite einführen und vorschriftsgemäß aufrechterhalten und

— diese Systeme von den Verwaltungen des Flaggen- und des Hafenstaats kontrolliert werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung und des ISM-Codes bezeichnet der Ausdruck

— „Ro-Ro-Fähre" ein im Seeverkehr eingesetztes Passagierfährschiff, das so gestaltet ist, daß Straßen- und Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als 12 Passagiere befördern kann;

— „Unternehmen" den Eigner einer Ro-Ro-Fähre oder eine beliebige sonstige Organisation oder Person, wie z. B. ein Geschäftsführer, ein Bareboatcharterer, der vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb der Ro-Ro-Fähre übernommen hat;

— „anerkannte Organisation" eine gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden anerkannte Organisation;

— „ISM-Code" den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, den die Internationale Seeschiffahrts-Organisation als Entschließung A.741 (18) vom 4. November 1993 angenommen hat und der dieser Verordnung im Anhang beigefügt ist;

— „Verwaltung" die Regierung des Staates, dessen Flagge die Ro-Ro-Fähre berechtigt ist zu führen;

— „Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften" das einem Unternehmen gemäß dieser Verordnung erteilte Zeugnis;

— „Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen" das einer Ro-Ro-Fähre gemäß dieser Verordnung erteilte Zeugnis.

Artikel 3

Diese Verordnung gilt für Unternehmen unabhängig vom Ort ihres Handelsregistereintrags, ihrer Niederlassung oder Geschäftstätigkeit, die zumindest eine Ro-Ro-Fähre betreiben, die unter welcher Flagge auch immer einen Hafen der Europäischen Gemeinschaft regelmäßig an- oder aus diesem ausläuft.

Artikel 4

Als Voraussetzung für die Durchführung eines Linienverkehrs von oder nach einem Hafen der Europäischen Gemeinschaft müssen alle Unternehmen ab dem 1. Juli 1996 sämtliche Vorschriften der Punkte 1.2 bis 13.5 des ISM-Codes in der hiermit geänderten Fassung so erfüllen, als ob es sich dabei um verbindliche Vorschriften und nicht nur um Empfehlungen handelt.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten müssen hinsichtlich der Unternehmen und der Ro-Ro-Fähren die Vorschriften der Punkte 13.2, 13.4 und 13.5 des ISM-Codes in der hiermit geänderten Fassung so erfüllen, als ob es sich dabei um verbindliche Vorschriften und nicht nur um Empfehlungen handelt.

(2) Die Wahrnehmung aller oder einiger ihrer Pflichten aus dieser Verordnung dürfen die Mitgliedstaaten ausschließlich anerkannten Organisationen übertragen oder anvertrauen.

(3) Ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, das gemäß Punkt 13.2 des ISM-Codes in der hiermit geänderten Fassung von den Behörden eines Mitgliedstaats, in dessen Gebiet das Unternehmen seinen Geschäftssitz hat, oder von einer im Auftrag des Mitgliedstaats handelnden anerkannten Organisation erteilt wurde, wird von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

(1) ABl. Nr. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 20.

(4) Die regelmäßige Überprüfung gemäß Punkt 13.5 des ISM-Codes in der hiermit geänderten Fassung findet mindestens einmal im Jahr statt.

Artikel 6

(1) Bevor die Mitgliedstaaten eine Erlaubnis zur Durchführung eines Linienverkehrs von und nach ihren Häfen mit Ro-Ro-Fährschiffen erteilen, müssen sie sich vergewissern, daß die Bestimmungen dieser Verordnung vorschriftsmäßig erfüllt werden.

(2) Hierzu erkennt jeder Mitgliedstaat die von den Behörden eines anderen Mitgliedstaats erteilten Zeugnisse an.

(3) Jeder Mitgliedstaat erkennt die Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen an, die von den Verwaltungen dieser Drittstaaten, oder von anerkannten Organisationen, die in ihrem Auftrag tätig werden, erteilt worden sind, wenn er sich vergewissert hat, daß sie die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung gewährleisten.

Artikel 7

Vertritt ein Mitgliedstaat die Ansicht, daß ein Unternehmen, obgleich im Besitz eines Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, seine Häfen im Linienverkehr nicht anlaufen oder aus ihnen nicht auslaufen darf, da es eine ernste Gefahr für das Leben von Menschen, das Eigentum oder die Umwelt darstellt, so kann der Betrieb dieses Linienverkehrs so lange ausgesetzt werden, bis die Gefahr beseitigt ist.

Unter den vorgenannten Umständen wird das nachstehende Verfahren angewendet:

a) Der Mitgliedstaat setzt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unter Angabe triftiger Gründe unverzüglich von seiner Entscheidung in Kenntnis.

b) Die Kommission prüft, ob die Aussetzung aus Gründen einer Gefahr für Sicherheit und Umwelt gerechtfertigt ist.

c) Gemäß dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 teilt die Kommission dem Mitgliedstaat mit, ob seine Entscheidung, die Genehmigung auszusetzen, aus Gründen einer ernsten Gefahr für Sicherheit oder Umwelt gerechtfertigt ist; hält die Kommission die Aussetzung für nicht gerechtfertigt, so widerruft sie die betreffende Aussetzungsentscheidung.

Artikel 8

Unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf internationaler Ebene können

1. die in Artikel 2 enthaltene Begriffsbestimmung von „ISM-Code",
2. der Anhang,
3. die in Artikel 2 enthaltene Begriffsbestimmung von „anerkannte Organisation"

geändert werden, um insbesondere gemäß dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 Leitlinien für die Verwaltungen zur Durchführung des ISM-Codes in den Anhang aufzunehmen.

Artikel 9

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuß gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates [1] über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt das nachstehende Verfahren:

a) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem in Absatz 1 erwähnten Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen.

b) Der Ausschuß gibt — gegebenenfalls nach Abstimmung — seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

c) Die Stellungnahme wird in das Protokoll des Ausschusses aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

d) Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 10

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1996 in Kraft. Sie gilt ab dem 1. Juli 1996.

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

---

[1] ABl. Nr. L 247 vom 5. 10. 1993, S. 19.

ANHANG

INTERNATIONALER CODE FÜR MASSNAHMEN ZUR ORGANISATION EINES SICHEREN SCHIFFSBETRIEBES ZUR VERHÜTUNG DER MEERESVERSCHMUTZUNG (INTERNATIONALER CODE FÜR MASSNAHMEN ZUR ORGANISATION EINER SICHEREN SCHIFFSBETRIEBSFÜHRUNG (ISM-CODE))

Vorschriften zur sicheren Betriebsführung und zur Verhütung der Meeresverschmutzung

PRÄAMBEL

1. Mit diesem Code wird das Ziel verfolgt, eine international gültige Norm für Maßnahmen zur sicheren Betriebsführung von Schiffen und zur Verhütung der Meeresverschmutzung zu schaffen.

2. Die IMO-Vollversammlung hat mit Annahme der Entschließung A.443 (XI) alle Regierungen aufgefordert, „die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um dem Schiffsführer bei der ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Verantwortung im Hinblick auf Angelegenheiten der Schiffssicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt Schutz und Sicherheit zu gewähren".

3. Die IMO-Vollversammlung hat ferner mit Annahme der Entschließung A.680 (17) die Notwendigkeit einer geeigneten Organisation der Betriebsführung anerkannt, um auf diese Weise der Notwendigkeit Rechnung tragen zu können, daß die an Bord befindlichen Personen ein hohes Niveau an Sicherheit und Umweltschutz erreichen und aufrechterhalten.

4. In Anerkennung der Tatsache, daß keine zwei Schiffahrtsunternehmen einander gleichen und daß für den Betrieb von Schiffen ganz unterschiedliche Bedingungen gelten können, ist der Code auf allgemeinen Grundsätzen und Zielsetzungen aufgebaut.

5. Der Code ist in allgemeiner Form abgefaßt, damit er breitgefächert angewandt werden kann. Selbstverständlich erfordern unterschiedliche Arten der Betriebsführung eines Schiffes (je nachdem, ob von Land aus oder bordseitig) einen unterschiedlichen Grad an Fachwissen und Kenntnissen in den nachstehend genannten Themenbereichen.

6. Der Grundstein dafür, daß die Bewältigung der Sicherheitsproblematik gelingt, ist ein entsprechendes Engagement der Führungskräfte eines Unternehmens. Wenn es um Sicherheit und Verschmutzungsverhütung geht, wird das letztlich erreichte Ergebnis vom Engagement, vom Fachwissen, von der Einstellung zum Beruf und von der Motivation jedes einzelnen Mitarbeiters auf allen Ebenen bestimmt.

1. ALLGEMEINES

1.1. Begriffsbestimmungen

1.1.1. Der Ausdruck „Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation einer sicheren Schiffsbetriebsführung" — die deutsche Übersetzung des englischen Ausdrucks „International Safety Management Code" abgekürzt im folgenden mit „ISM-Code" wiedergegeben — bezeichnet den „Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes zur Verhütung der Meeresverschmutzung" — die deutsche Fassung des „International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention" — und zwar zunächst in der von der IMO-Vollversammlung angenommenen und später in der jeweils von der Organisation geänderten Fassung.

1.1.2. Der Ausdruck „Unternehmen" bezeichnet den Eigner des Schiffes oder eine beliebige sonstige Organisation oder Person (wie z. B. den Geschäftsführer oder den Bareboatcharterer), die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die durch Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle durch den ISM-Code dem Schiffseigner auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.

1.1.3. Der Ausdruck „Verwaltung" bezeichnet die Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff berechtigt ist, zu führen.

1.2. Zielsetzung

1.2.1. Die Zielsetzung des Codes liegt darin, die Sicherheit auf See zu gewährleisten, Menschen vor Schaden an Leib und Leben zu bewahren sowie Umweltschäden — insbesondere Schäden an der Meeresumwelt — und Schäden an Vermögenswerten zu verhüten.

1.2.2. Zur Gewährleistung einer sicheren Schiffsbetriebsführung soll das Unternehmen unter anderem folgende Ziele verfolgen:

1. Einführung sicherer Verfahrensweisen für den Schiffsbetrieb und Gewährleistung der Sicherheit am Arbeitsplatz;

2. Einrichtung von Sicherheitsmaßnahmen gegen sämtliche erkannten Risiken; und

3. eine kontinuierliche Verbesserung der Fähigkeiten der Mitarbeiter an Land und an Bord zur Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen; hierzu gehört die Vorbereitung auf Notfallsituationen in den Bereichen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz.

1.2.3. Das Konzept für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen soll sicherstellen,

1. daß die verbindlichen Regeln und Rechtsvorschriften eingehalten werden

und

2. daß die einschlägigen Codes, Richtlinien und Normen berücksichtigt werden, die von der Organisation, von Verwaltungen, Klassifikationsgesellschaften und Schiffahrtsverbänden empfohlen worden sind.

1.3. **Anwendungsbereich**

Die Vorschriften des ISM-Codes können auf alle Schiffe angewandt werden.

1.4. **Betriebliche Anforderungen an ein System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen**

Jedes Unternehmen soll ein System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen — im folgenden mit der Abkürzung „SMS" (für den englischen Ausdruck „Safety Management System") bezeichnet — ausarbeiten, einführen und aufrechterhalten; die inhaltlichen Anforderungen an dieses Konzept umfassen unter anderem folgende Punkte:

1. Ein Konzept des Unternehmens für Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz;

2. Anweisungen und Verfahren zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs und des Schutzes der Meeresumwelt nach Maßgabe sowohl internationaler als auch nach dem Recht des Flaggenstaates einschlägiger Vorschriften;

3. Definition der Zuständigkeitsbereiche des landseitigen und des bordseitigen Personals sowie Festlegung der Nachrichtenübermittlungswege zwischen den beiden und innerhalb jedes der beiden Betriebsteile;

4. Verfahren für das Melden von Unfällen und von Fällen der Nichteinhaltung der Bestimmungen des vorliegenden ISM-Codes;

5. Verfahren für die Vorbereitung auf und das Verhalten in Notfallsituationen;

6. Verfahren für die innerbetrieblich durchzuführende Kontrolle auf Einhaltung des Konzepts und für die Überprüfung der Organisationsstruktur.

2. KONZEPT DES UNTERNEHMENS ZU DEN THEMEN SCHIFFSSICHERHEIT UND MEERESUMWELTSCHUTZ

2.1. Das Unternehmen soll ein Konzept für Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz einführen, aus dem hervorgeht, wie die in Punkt 1.2 genannten Ziele erreicht werden sollen.

2.2. Das Unternehmen soll sicherstellen, daß dieses Konzept auf allen Hierarchieebenen sowie im landseitigen als auch im bordseitigen Betriebsteil in die Tat umgesetzt und eingehalten wird.

3. ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHE UND WEISUNGSBEFUGNISSE INNERHALB DES UNTERNEHMENS

3.1. Ist eine andere Stelle als der Eigner für den Betrieb des Schiffes zuständig, so hat der Eigner die vollständige Bezeichnung sowie nähere Angaben über diese Stelle der Verwaltung mitzuteilen.

3.2. Das Unternehmen soll die Verantwortung, die Weisungsbefugnisse und die gegenseitige Zuordnung aller Personen schriftlich festlegen, die Tätigkeiten mit Bezug oder mit Auswirkungen auf die Schiffssicherheit und die Verschmutzungsverhütung anordnen, ausführen oder überwachen.

3.3. Das Unternehmen trägt die Verantwortung dafür, sicherzustellen, daß ausreichende materielle Voraussetzungen gegeben sind und landseitige Unterstützung bereitgestellt wird, um dem/der/den Durchführungsbeauftragten die Durchführung seiner/ihrer Aufgaben zu ermöglichen.

4. DURCHFÜHRUNGSBEAUFTRAGTE(R)

Jedes Unternehmen soll zur Gewährleistung des sicheren Betriebes jedes seiner Schiffe und als Verbindungsstelle zwischen dem Unternehmen und seinen Mitarbeitern an Bord eine oder mehrere Person(en) im landseitigen Betriebsteil mit unmittelbarem Vortragsrecht bei der Unternehmensspitze als Durchführungsbeauftragte(n) benennen. Der Zuständigkeitsbereich und die Wei-

sungsbefugnis des (der) Durchführungsbeauftragten sollen sich insbesondere auf die Überwachung der auf die Schiffssicherheit und die Verhütung der Meeresverschmutzung bezogenen Aspekte des Betriebes jedes einzelnen Schiffes erstrecken; dazu gehört auch, daß die Bereitstellung einer ausreichenden materiellen Unterstützung durch den landseitigen Betriebsteil sichergestellt wird.

5. ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHE UND WEISUNGSBEFUGNISSE DES KAPITÄNS

5.1. Das Unternehmen soll unmißverständlich die Zuständigkeit des Kapitäns für folgende Angelegenheiten schriftlich festlegen:

1. Umsetzung des Konzepts des Unternehmens zu den Themen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz an Bord;
2. Motivierung der Besatzungsmitglieder zur Beachtung dieses Konzepts;
3. Erteilung sachdienlicher Anordnungen und Anweisungen in einfacher, unmißverständlicher Formulierung;
4. Überwachung der Einhaltung der festgelegten Anforderungen;
5. Überprüfung des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf einen möglichen Änderungs- und Ergänzungsbedarf dieses Systems einschließlich der Meldung eventueller Mängel an die landseitige Betriebsleitung.

5.2. Das Unternehmen soll sicherstellen, daß in den schriftlichen Ausführungen zum System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen eine unmißverständliche Aussage enthalten ist, die mit dem gebotenen Nachdruck die Weisungsbefugnisse des Kapitäns betont. Das Unternehmen soll dabei zum Ausdruck bringen, daß der Kapitän die alleinige Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis für sämtliche Maßnahmen hinsichtlich Schiffssicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung sowie gegebenenfalls für die Anforderung von Unterstützung durch das Unternehmen besitzt.

6. MATERIELLE UND PERSONELLE VORAUSSETZUNGEN

6.1. Das Unternehmen soll sicherstellen, daß der Kapitän

1. zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Führungsaufgaben an Bord befähigt ist;
2. mit allen Punkten des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen vertraut ist;
3. die erforderliche Unterstützung erhält, so daß er seine Pflichten sicher wahrnehmen kann.

6.2. Das Unternehmen soll sicherstellen, daß jedes seiner Schiffe mit Seeleuten besetzt ist, die nach Maßgabe der internationalen und nach dem Recht des Flaggenstaates einschlägigen Vorschriften die erforderliche Befähigung und körperliche Tauglichkeit sowie die entsprechenden Zeugnisse besitzen.

6.3. Das Unternehmen soll Verfahren einführen, durch die sichergestellt wird, daß neueingestellte Mitarbeiter und Mitarbeiter, die mit neuen Aufgaben betraut werden, die im Bezug zur Schiffssicherheit und dem Meeresumweltschutz stehen, in ihren Aufgabenbereich ordnungsgemäß eingewiesen werden. Diejenigen Anweisungen, die auf jeden Fall vor dem Auslaufen des Schiffes zu geben sind, sollen identifiziert, dokumentiert und auch vor dem Auslaufen des Schiffes gegeben werden.

6.4. Das Unternehmen soll sicherstellen, daß alle Mitarbeiter, die mit dem System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen befaßt sind, Sinn und Inhalt der einschlägigen Vorschriften, Regeln, Codes und Richtlinien in ausreichendem Maße kennen und verstehen.

6.5. Das Unternehmen soll Verfahren einführen bzw. weiterhin anwenden und aufrechterhalten, mittels derer festgestellt werden kann, welche Ausbildungsinhalte zur Unterstützung des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen vermittelt werden müssen, und soll sicherstellen, daß diese Inhalte allen in Betracht kommenden Mitarbeitern vermittelt werden.

6.6. Das Unternehmen soll Verfahren einführen, mittels derer die Mitarbeiter an Bord alles für sie Wissenswerte über das System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen in einer oder mehreren Arbeitssprachen erfahren, die sie auch tatsächlich verstehen.

6.7. Das Unternehmen soll sicherstellen, daß die Mitarbeiter an Bord in der Lage sind, sich bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit dem System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen untereinander richtig zu verständigen.

7. ERARBEITUNG VON PLÄNEN FÜR DEN BETRIEBSABLAUF AN BORD

Das Unternehmen soll Verfahren für die Erarbeitung von Plänen und Anweisungen für wichtige Betriebsabläufe an Bord hinsichtlich der Schiffssicherheit und der Verhütung der Meeresver-

schmutzung einführen. Die verschiedenen dabei anfallenden Aufgaben sollen festgelegt und solchen Mitarbeitern zugewiesen werden, die zur Wahrnehmung der jeweiligen Aufgaben befähigt sind.

8. VORBEREITUNG AUF NOTFALLSITUATIONEN

8.1. Das Unternehmen soll Verfahren für das richtige Erkennen und die Beschreibung von möglicherweise eintretenden Notfallsituationen an Bord sowie für das richtige Reagieren darauf einführen.

8.2. Das Unternehmen soll Programme für praktische und theoretische Übungen zur Vorbereitung auf das Verhalten in Notfallsituationen einführen.

8.3. Im System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sollen Maßnahmen vorgesehen sein, mit denen sichergestellt wird, daß die in Betracht kommenden Stellen des Unternehmens jederzeit auf Gefahren-, Unfall- und sonstige Notfallsituationen reagieren können, in die Schiffe des Unternehmens geraten können.

9. BERICHTE ÜBER UND ANALYSE VON UNFÄLLEN; GEFÄHRLICHEN VORKOMMNISSEN UND FÄLLE DER NICHTEINHALTUNG EINSCHLÄGIGER VORSCHRIFTEN

9.1. Zum System für die Organisationen von Sicherheitsmaßnahmen sollen Verfahren gehören, durch die sichergestellt wird, daß Unfälle, gefährliche Situationen und Fälle der Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften dem Unternehmen gemeldet, untersucht und analysiert werden mit dem Ziel, Verbesserungen bei der Schiffssicherheit und bei der Verhütung der Meeresverschmutzung zu erreichen.

9.2. Das Unternehmen soll Verfahren für die Beseitigung von Mängeln und Schwachstellen erarbeiten.

10. INSTANDHALTUNG VON SCHIFF UND AUSRÜSTUNG

10.1. Das Unternehmen soll Verfahren erarbeiten, durch die sichergestellt wird, daß das Schiff nach Maßgabe der einschlägigen Regeln und Vorschriften sowie möglicherweise zusätzlich vom Unternehmen aufgestellter Anforderungen instandgehalten wird.

10.2. Zur Erfüllung dieser Anforderungen soll das Unternehmen sicherstellen, daß

1. in angemessenen Zeitabständen Berichtigungen durchgeführt werden;
2. jede Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften samt der möglichen Ursache dafür (sofern bekannt) gemeldet wird;
3. geeignete Korrekturmaßnahmen zur Beseitigung von Mängeln und Schwachstellen getroffen werden;
4. Aufzeichnungen über alle diesbezüglichen Tätigkeiten geführt werden.

10.3. Das Unternehmen soll im Rahmen des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen Verfahren erarbeiten, mittels derer festgestellt werden kann, bei welchen Ausrüstungen und technischen Einrichtungen ein plötzlicher Funktionsausfall zu gefährlichen Situationen führen kann. Im System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sollen gezielte Maßnahmen zur Steigerung der Zuverlässigkeit dieser Ausrüstungen und technischen Einrichtungen aufgeführt sein. Zu diesen Maßnahmen soll gehören, daß in Reserve gehaltene Vorrichtungen sowie Ausrüstungen und technische Einrichtungen, die nicht ständig in Gebrauch sind, regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft werden.

10.4. Die Besichtigungen nach Punkt 10.2 wie auch die Maßnahmen nach Punkt 10.3 sollen in den Instandhaltungsplan für das jeweilige Schiff eingearbeitet werden.

11. DOKUMENTE UND SONSTIGE UNTERLAGEN

11.1. Das Unternehmen soll Verfahren erarbeiten, einführen und aufrechterhalten, mittels derer der Zugriff auf alle schriftlichen und elektronisch gespeicherten Daten und Dokumentationen möglich ist, die für das System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen von Belang sind.

11.2. Das Unternehmen soll sicherstellen, daß

1. gültige Dokumente an allen in Betracht kommenden Örtlichkeiten bereitliegen;
2. Änderungen von Dokumenten durch entsprechend ermächtigte Personen geprüft und genehmigt werden;
3. nicht mehr gültige Dokumente unverzüglich entfernt werden.

11.3. Die Unterlagen, die der Darstellung und Umsetzung des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen dienen, können zu einem „Handbuch für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen" zusammengefaßt werden. Die Unterlagen sollen so aufgemacht werden, wie es dem Unternehmen am zweckmäßigsten erscheint. Jedes Schiff soll alle Unterlagen von Belang für das betreffende Schiff an Bord mitführen.

12. ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG DES KONZEPTS FÜR DIE ORGANISATION VON SICHERHEITSMASSNAHMEN SOWIE ÜBERPRÜFUNG UND AUSWERTUNG DIESES KONZEPTS DURCH DAS UNTERNEHMEN

12.1. Das Unternehmen soll innerbetrieblich seine Sicherheitsmaßnahmen durchleuchten, um festzustellen, ob seine Maßnahmen zur Gewährleistung der Schiffssicherheit und der Verhütung der Meeresverschmutzung noch in Übereinstimmung mit dem System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen befindlich anzusehen sind.

12.2. Das Unternehmen soll in regelmäßigen Zeitabständen nach Maßgabe der hierfür vom Unternehmen erarbeiteten Verfahren die Wirksamkeit des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen einer kritischen Bewertung unterziehen und erforderlichenfalls auf Änderungs- und Ergänzungsbedarf hin überprüfen.

12.3. Die innerbetrieblichen Überprüfungen und die daraufhin unter Umständen durchzuführenden Maßnahmen zur Beseitigung von Mängeln und Schwachstellen sollen nach Maßgabe schriftlich festgelegter Verfahren erfolgen.

12.4. Mitarbeiter, die betriebsinterne Überprüfungen durchführen, sollen von den zu überprüfenden Unternehmensbereichen unabhängig sein, sofern dies aufgrund der Personalstärke und des Geschäftszwecks des Unternehmens machbar ist.

12.5. Die Ergebnisse der Überprüfungen sollen allen verantwortlichen Mitarbeitern in dem betreffenden Unternehmensbereich zur Kenntnis gebracht werden.

12.6. Die Mitarbeiter in der Geschäftsführung des Unternehmens, die für den betreffenden Unternehmensbereich zuständig sind, sollen rechtzeitig Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter Mängel und Schwachstellen treffen.

13. ZEUGNISERTEILUNG, -PRÜFUNG UND -KONTROLLE

13.1. Jedes Unternehmen, das ein Schiff betreibt, soll im Besitz eines auf das betreffende Schiff bezogenen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sein.

13.2. Ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften soll jedem Unternehmen ausgestellt werden, das die Vorschriften des Codes erfüllt; für die Ausstellung zuständig ist entweder die Verwaltung, eine von der Verwaltung anerkannte Organisation oder die (im Auftrag der Verwaltung tätig werdende) Regierung desjenigen Landes, in dem das Unternehmen seinen Geschäftssitz hat. Dieses Zeugnis soll als Nachweis darüber anerkannt werden, daß das Unternehmen in der Lage ist, die Vorschriften des ISM-Codes zu erfüllen.

13.3. Eine Ausfertigung dieses Zeugnisses soll an Bord mitgeführt werden, damit es der Kapitän auf Verlangen zur Prüfung durch die Verwaltung oder die von ihr anerkannten Organisationen vorlegen kann.

13.4. Ein Zeugnis mit der Bezeichnung „Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen" („Safety Management Certificate") soll jedem dafür in Betracht kommenden Schiff durch die zuständige Verwaltung oder eine von der Verwaltung anerkannten Organisation ausgestellt werden. Im Rahmen der Zeugnisausstellung soll die Verwaltung überprüfen, ob das Unternehmen und seine in Schlüsselfunktionen an Bord tätigen Mitarbeiter das Schiff nach Maßgabe des genehmigten Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen betreiben.

13.5. Die Verwaltung oder eine von der Verwaltung anerkannte Organisation soll in regelmäßigen Zeitabständen nachprüfen, ob die Anwendung des Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen in der für das betreffende Schiff genehmigten Form reibungslos funktioniert.