

## I

(Mitteilungen)

## RAT

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 23/95

vom Rat festgelegt am 28. September 1995

im Hinblick auf den Erlaß der Verordnung (EG) Nr. 000/95 des Rates vom ... über  
Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen

(95/C 297/01)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

gestützt auf den geänderten Vorschlag der Kommis-  
sion <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschus-  
ses <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Ver-  
trags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Gemeinschaft ist tief betroffen von den Schiffsunfäl-  
len, bei denen Menschen ums Leben kamen.

Am 4. November 1993 wurde der Internationale Code  
für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffs-  
betriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung,  
nachstehend „ISM-Code“ genannt, in Anwesenheit der  
Mitgliedstaaten von der Internationalen Seeschiffartsorga-  
nisation (CIMO) durch EntschlieÙung A.741(18) vom 4.  
November 1993 angenommen. Durch seine Aufnahme in

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 000 vom ..., S. ... (noch nicht im Amtsblatt  
veröffentlicht).

<sup>(2)</sup> Stellungnahme vom 31. Mai 1995 (noch nicht im Amtsblatt  
veröffentlicht).

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 16. Juni  
1995 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Gemeinsamer  
Standpunkt des Rates vom .. (noch nicht im Amtsblatt  
veröffentlicht), und Beschluß des Europäischen Parlaments  
vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz  
des menschlichen Lebens auf See wird er ab dem 1. Juli  
1998 auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe Anwendung finden.

Dies ist eine von mehreren Maßnahmen zur Verbesserung  
der Sicherheit auf See. Der ISM-Code ist seiner Natur  
nach nicht rechtsverbindlich, es handelt sich lediglich um  
eine Empfehlung.

Die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See kann  
durch eine strenge und verbindliche Anwendung des  
ISM-Codes nachhaltig verbessert werden.

Für die Gemeinschaft hat die sichere Betriebsführung von  
Roll-on/Roll-off-Fahrgastfährschiffen (Ro-Ro-Fähren) ab-  
solute Priorität. Die einheitliche und kohärente Durchfüh-  
rung der ISM-Codes in allen Mitgliedstaaten kann einen  
Schritt in Richtung auf den sicheren Schiffsbetrieb von  
Ro-Ro-Fähren darstellen.

In seiner EntschlieÙung vom 22. Dezember 1994 über die  
Sicherheit von Ro-Ro-Fähren <sup>(4)</sup> hat der Rat die Kommis-  
sion ersucht, einen Vorschlag zu unterbreiten, damit der  
ISM-Code nach Maßgabe des Völkerrechts auf sämtliche  
Ro-Ro-Fähren im Linienverkehr zwischen europäischen  
Häfen vorzeitig und zwingend angewandt wird.

Eine strenge und verbindliche Anwendung des ISM-Codes  
ist erforderlich, um sicherzustellen, daß Unternehmen, die  
Ro-Ro-Fähren im Seeverkehr betreiben, im bordseitigen  
wie auch im landseitigen Betriebsteil ein System für die

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. C 379 vom 31. 12. 1994, S. 8.

Organisation von Sicherheitsmaßnahmen einrichten und vorschriftsgemäß aufrechterhalten.

Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist am ehesten geeignet, die zwingende und vorzeitige Durchführung des ISM-Codes und eine wirksame Kontrolle seiner Anwendung zu gewährleisten und gleichzeitig eine Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Gemeinschaftshäfen und zwischen Ro-Ro-Fähren zu vermeiden. Nur eine Verordnung, die unmittelbar anwendbar ist, kann eine solche Durchführung sicherstellen. Zur vorzeitigen Durchführung ist es erforderlich, daß die Verordnung ab dem 1. Juli 1996 gilt.

Bei der zwingenden und vorzeitigen Anwendung des ISM-Codes auf alle Ro-Ro-Fähren unabhängig von deren Flagge wird auch berücksichtigt, daß unter Nummer 2 der IMO-Entscheidung A.741(18) die Regierungen nachdrücklich um eine möglichst rasche Anwendung des ISM-Codes mit Vorrang unter anderem für Passagierschiffe ersucht werden.

Für die Sicherheit der Schiffe sind in erster Linie die Flaggenstaaten verantwortlich; die Mitgliedstaaten sind in der Lage sicherzustellen, daß die Fähren unter ihrer Flagge und die sie betreibenden Unternehmen angemessene Vorschriften für den sicheren Schiffsbetrieb erfüllen. Die Sicherheit aller Ro-Ro-Fähren, 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 den Betrieb eines Linienverkehrs von ihren Häfen aus machen.

Unternehmen, die Ro-Ro-Fähren ausschließlich in geschützten Gewässern zwischen Häfen desselben Mitgliedstaates betreiben, stellen ein begrenzteres Risiko dar und müßten einen im Verhältnis größeren Verwaltungsaufwand auf sich nehmen als andere Unternehmen; für sie sollte daher eine einstweilige Ausnahmeregelung gelten.

Es ist erforderlich, die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen die Vorschriften des ISM-Codes umgesetzt werden, und die Bedingungen für die Ausstellung und Überprüfung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen festzulegen.

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 zu verlangen, daß es sich dabei nur um die Fachorganisationen handelt, die den Anforderungen 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<sup>(1)</sup> entsprechen.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 20.

Ein Mitgliedstaat muß die Möglichkeit haben, den Betrieb bestimmter Ro-Ro-Fähren, die von seinen Häfen auslaufen, auszusetzen, wenn bei diesen Schiffen seiner Auffassung nach das Risiko einer ernststen Gefahr für das Leben von Menschen, das Eigentum oder die Umwelt besteht; dies gilt vorbehaltlich einer im Rahmen eines Regelungsausschusses zu treffenden Entscheidung, nach der die Mitgliedstaaten sich richten müssen.

Ein vereinfachtes Verfahren unter Beteiligung eines Regelungsausschusses ist notwendig, damit die Verordnung unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf internationaler Ebene angepaßt werden kann.

Die schnelle Einführung dieser Sicherheitsvorschriften bringt für Griechenland wegen der sehr großen Zahl von dort niedergelassenen Gesellschaften, die Fahrgastfährschiffe unter griechischer Flagge ausschließlich zwischen griechischen Häfen betreiben, besondere technische und administrative Probleme mit sich. Hierfür sollte deshalb eine zeitlich begrenzte Ausnahmeregelung vorgesehen werden, wobei zusätzlich zu berücksichtigen ist, daß Linienpassagier- und -fährdienste zwischen griechischen Häfen bis zum 1. Januar 2004 von der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage)<sup>(2)</sup> eingeführten Dienstleistungsfreiheit ausgenommen sind —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Mit dieser Verordnung soll die sichere Betriebsführung von Ro-Ro-Fähren, die im Linienverkehr von und nach Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft tätig sind, verbessert und einer Meeresverschmutzung durch diese Fähren in stärkerem Ausmaß vorgebeugt werden, indem sichergestellt wird, daß die Betreiber von Ro-Ro-Fähren den ISM-Code dadurch einhalten, daß

- die Unternehmen Systeme zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs auf den Schiffen und an Land einführen und vorschriftsgemäß unterhalten und
- die Verwaltungen des Flaggen- und des Hafenstaates die genannten Systeme kontrollieren.

#### Artikel 2

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

- a) „Ro-Ro-Fähre“ ein im Seeverkehr eingesetztes Fahrgastfährschiff, das so gestaltet ist, daß Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Passagiere befördern kann;

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 364 vom 12. 12. 1994, S. 7.

- b) „Linienverkehr“ eine Abfolge von Ro-Ro-Fährfahrten, durch die zwei oder mehr Punkte miteinander verbunden werden, und zwar
1. entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
  2. so regelmäßig oder häufig, daß eine systematische Abfolge erkennbar ist;
- c) „Unternehmen“ den Eigner einer Ro-Ro-Fähre oder eine beliebige sonstige Organisation oder Person, wie z. B. einen Geschäftsführer oder einen Bareboatcharterer, der vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb der Ro-Ro-Fähre übernommen hat;
- d) „anerkannte Organisation“ eine gemäß der Richtlinie 94/57/EG anerkannte Organisation;
- e) „ISM-Code“ den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, den die IMO als Entschließung A.741(18) vom 4. November 1993 angenommen hat und der dieser Verordnung im Anhang beigefügt ist;
- f) „Verwaltung“ die Regierung des Staates, unter dessen Flagge die Ro-Ro-Fähre fahren darf;
- g) „Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften“ das einem Unternehmen gemäß Nummer 13.2 des ISM-Codes ausgestellte Zeugnis;
- h) „Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen“ das einer Ro-Ro-Fähre gemäß Nummer 13.4 des ISM-Codes ausgestellte Zeugnis;
- i) „Geschützte Gewässer“ Zonen, in denen die jährliche Wahrscheinlichkeit, daß eine signifikante Wellenhöhe von 1,5 m überschritten wird, unter 10 % beträgt und in denen sich eine Ro-Ro-Fähre zu keinem Zeitpunkt weiter als sechs Seemeilen von einem sicheren Zufluchtsort, an dem Schiffbrüchige an Land gehen können, entfernt befindet.

#### Artikel 3

Diese Verordnung gilt für alle Unternehmen, die mindestens eine Ro-Ro-Fähre betreiben, die, unter welcher Flagge auch immer, im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft eingesetzt wird.

#### Artikel 4

(1) Um ihre Schiffe im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft betreiben zu können, müssen alle Unternehmen sämtliche Vorschriften der Nummern 1.2 bis 13.1 sowie der Nummer 13.3 des ISM-Codes so erfüllen, als ob es sich dabei um verbindliche Vorschriften handelte.

(2) Abweichend von Absatz 1 brauchen Unternehmen, die eine oder mehrere Ro-Ro-Fähren im Linienverkehr ausschließlich in geschützten Gewässern zwischen Häfen desselben Mitgliedstaates betreiben, dieser Verordnung erst zum 1. Juli 1997 nachzukommen.

#### Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten müssen hinsichtlich der Unternehmen und der Ro-Ro-Fähren die Vorschriften der Nummern 13.2, 13.4 und 13.5 des ISM-Codes so erfüllen, als ob es sich dabei um verbindliche Vorschriften handelte.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 dürfen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung aller oder einiger ihrer Pflichten nur anerkannten Organisationen übertragen oder anvertrauen.

Für die Zwecke der Nummer 13.2 des ISM-Codes darf ein Mitgliedstaat ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften nur für ein Unternehmen ausstellen, dessen Hauptniederlassung in seinem Hoheitsgebiet liegt. Vor der Ausstellung ist die Verwaltung der Staaten zu hören, deren Flagge die Ro-Ro-Fähren des betreffenden Unternehmens führen dürfen, sofern es sich nicht um die Verwaltung des ausstellenden Mitgliedstaates handelt.

(3) Das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ist nur fünf Jahre ab dem Zeitpunkt seiner Ausstellung gültig, sofern es einmal jährlich überprüft wird, damit festgestellt werden kann, ob das Sicherheitsmaßnahmenssystem ordnungsgemäß funktioniert und ob etwaige seit der letzten Überprüfung vorgenommene Änderungen den Vorschriften des ISM-Codes entsprechen.

(4) Das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ist nur fünf Jahre ab dem Zeitpunkt seiner Ausstellung gültig, sofern es mindestens alle 30 Monate oder häufiger einer Zwischenüberprüfung unterzogen wird, damit festgestellt werden kann, ob das Sicherheitsmaßnahmenssystem ordnungsgemäß funktioniert und ob etwaige seit der letzten Überprüfung vorgenommene Änderungen den Vorschriften des ISM-Codes entsprechen.

(5) Für die Zwecke dieser Verordnung, insbesondere des Artikels 6, erkennen die Mitgliedstaaten die Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen an, die von der Verwaltung eines anderen Mitgliedstaats oder einer in deren Auftrag handelnden anerkannten Organisation ausgestellt worden sind.

(6) Die Mitgliedstaaten erkennen die Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen an, die von den Verwaltungen von Drittstaaten oder in deren Namen ausgestellt worden sind, wenn sie sich vergewissert haben, daß aus ihnen die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung hervorgeht.

Im Namen von Verwaltungen dritter Staaten ausgestellte Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen können nur anerkannt werden, wenn sie von einer anerkannten Organisation ausgestellt worden sind.

#### Artikel 6

Die Mitgliedstaaten vergewissern sich, daß alle Unternehmen, die einen Linienverkehr von und nach ihren Häfen mit Ro-Ro-Fähren betreiben, die Bestimmungen dieser Verordnung erfüllen.

*Artikel 7*

Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, daß ein Unternehmen, obgleich es sich im Besitz eines Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften befindet, seine Häfen im Linienverkehr mit Ro-Ro-Fähren nicht anlaufen oder aus ihnen nicht auslaufen darf, da das Risiko einer ersten Gefahr für das Leben von Menschen, das Eigentum oder die Umwelt besteht, 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 wegen einer ersten Gefahr für Sicherheit und Umwelt gerechtfertigt ist.
- c) Gemäß dem Verfahren des Artikels 10 Absatz 2 wird entschieden, ob die Entscheidung des Mitgliedstaats, den Betrieb dieses Linienverkehrs auszusetzen, wegen einer ersten Gefahr für das Leben von Menschen, das Eigentum oder die Umwelt gerechtfertigt ist und — falls die Aussetzung nicht gerechtfertigt ist — daß der Mitgliedstaat aufgefordert wird, sie rückgängig zu machen.

*Artikel 8*

Um den allgemeinen Bestimmungen des ISM-Codes Rechnung zu tragen, prüft die Kommission die Durchführung dieser Verordnung drei Jahre nach ihrem Inkrafttreten und schlägt gegebenenfalls geeignete Maßnahmen vor.

*Artikel 9*

Unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere im Rahmen der IMO, können

- a) die in Artikel 2 enthaltene Begriffsbestimmung für „ISM-Code“,
- b) die Geltungsdauer der Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und/oder der Zeugnisse über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowie die Häufigkeit der betreffenden Überprüfungen gemäß Artikel 5 Absätze 3 und 4,
- c) der Anhang,
- d) die in Artikel 2 enthaltene Begriffsbestimmung für „anerkannte Organisation“

geändert werden, damit insbesondere Leitlinien für die Verwaltungen zur Durchführung des ISM-Codes nach dem Verfahren des Artikels 10 Absatz 2 in den Anhang aufgenommen werden.

*Artikel 10*

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuß gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG <sup>(1)</sup> unterstützt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

c) Hat der Rat nach Ablauf einer Frist von 40 Tagen von der Befassung des Rates an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

*Artikel 11*

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

Abweichend von Absatz 1 gilt diese Verordnung erst ab dem 31. Dezember 1997 für nach griechischem Recht errichtete Unternehmen, deren Hauptniederlassung in Griechenland liegt und die in Griechenland registrierte und unter griechischer Flagge fahrende Ro-Ro-Fähren im Linienverkehr ausschließlich zwischen Häfen in Griechenland betreiben.

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

Geschehen zu ...

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

<sup>(1)</sup> Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern (ABl. Nr. L 247 vom 5. 10. 1993, S. 19).

## ANHANG

INTERNATIONALER CODE FÜR MASSNAHMEN ZUR ORGANISATION EINES SICHEREN  
SCHIFFSBETRIEBS UND ZUR VERHÜTUNG DER MEERESVERSCHMUTZUNG (ISM-CODE)

## Vorschriften für die Organisation von Sicherheits- und Verschmutzungsverhütungsmaßnahmen

## INHALT

## Präambel

1. Allgemeines
  - 1.1. Begriffsbestimmungen
  - 1.2. Zielsetzungen
  - 1.3. Anwendungsbereich
  - 1.4. Betriebliche Anforderungen an ein Konzept für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen
2. Grundsätzliche Aussagen des Unternehmens zu den Themen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz
3. Verantwortung und Weisungsbefugnis innerhalb des Unternehmens
4. Durchführungsbeauftragte(r)
5. Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns
6. Materielle und personelle Voraussetzungen
7. Erarbeitung von Plänen für den Betriebsablauf an Bord
8. Vorbereitung auf Notfallsituationen
9. Berichte über und Analyse von Unfällen, gefährlichen Vorkommnissen und Fällen der Abweichung von einschlägigen Vorschriften
10. Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung
11. Dokumente und sonstige Unterlagen
12. Überwachung und Einhaltung des Konzepts für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowie Überprüfung und Auswertung dieses Konzepts durch das Unternehmen
13. Zeugniserteilung, -prüfung und -kontrolle

## 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 Schiffsunternehmen 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. Zielsetzungen

- 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 Schiffsverkehrsverbänden 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 Schiffsbetriebes 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 MEERES-UMWELTSCHUTZ

- 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 Weisungsbefugnis 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 Meeresverschmutzung 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 Besichtigungen 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 schriftlich und elektronisch gespeicherten Daten und Dokumentation 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 SICHERHEITSMASSENMAßNAHMEN 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, daß die Vorschriften des Codes erfüllt; für die Ausstellung zuständig ist entweder die Verwaltung, eine von der Verwaltung anerkannte Organisation oder die (im Auftrage 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 anerkannte 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.

## BEGRÜNDUNG DES RATES

### I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 15. Februar 1995 einen auf Artikel 84 Absatz 2 des Vertrags gestützten Vorschlag für eine Verordnung des Rates über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von „Roll-on/Roll-off“-Passagierfährschiffen<sup>(1)</sup> übermittelt.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 14. Juni 1995 abgegeben<sup>(2)</sup>. Die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ist am 31. Mai 1995 erfolgt<sup>(3)</sup>.

Vor dem Hintergrund dieser Stellungnahmen hat die Kommission dem Rat am 15. Juni 1995 einen geänderten Vorschlag übermittelt<sup>(4)</sup>.

Am 19. Juni 1995 hat der Rat Einvernehmen über den Entwurf eines gemeinsamen Standpunkts im Hinblick auf den Erlass der Verordnung erzielt. Er hat seinen gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 189c des Vertrags am 28. September 1995 festgelegt.

### II. ZIEL DES VORSCHLAGS

Ziel des Vorschlags ist die Umsetzung der Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 zur Sicherheit von „Roll-on/Roll-off“-Fahrgastfährschiffen<sup>(5)</sup>, in der der Rat „die Kommission ersucht, Vorschläge für Ratsbeschlüsse zu unterbreiten“, die (u. a.) „die vorzeitige, zwingende Anwendung des Internationalen Schiffsmanagement Code (IMO-Entschließung Nr. A.741(18))<sup>(6)</sup> ab 1. Juli 1996 auf sämtliche 'Roll-on/Roll-off'-Fahrgastfährdienste im Linienverkehr zwischen europäischen Häfen nach Maßgabe des Völkerrechts“ betreffen.

Der ISM-Code ist ein Rechtstext mit empfehlendem Charakter, der am 1. Juli 1996 in Kraft treten wird. Darin wird den Schifffahrtsunternehmen nahegelegt, ein „System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen“ (SMS) einzuführen, das ein Unternehmenskonzept, eine organisatorische Struktur an Land und an Bord von Schiffen, ein Ausbildungsprogramm, ein Personal- und Schiffsmanagement sowie Kontrollverfahren umfaßt, die einen sicheren Schiffsbetrieb und den Schutz der Meeresumwelt gewährleisten sollen.

### III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Der gemeinsame Standpunkt des Rates entspricht weitgehend dem geänderten Kommissionsvorschlag und berücksichtigt die meisten Änderungen des Europäischen Parlaments. Die vom Rat vorgenommenen Änderungen betreffen nicht die Zielsetzung des Verordnungsvorschlags, sondern stellen bei einigen Bestimmungen auf eine klarere Formulierung oder eine erhöhte Wirksamkeit ab.

#### A. Vom Rat übernommene Änderungen des Parlaments

Die meisten der vom Parlament vorgeschlagenen Änderungen wurden vorbehaltlos akzeptiert; einige andere wurden von ihrem wesentlichen Inhalt her, allerdings in anderer Formulierung, übernommen.

Alle nachstehend aufgeführten Änderungen wurden auch von der Kommission akzeptiert.

<sup>(1)</sup> Dok. KOM(95) 28 endg. — 95/0028 (SYN).

<sup>(2)</sup> Dok. PE 192.035.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. C 236 vom 11. 9. 1995, S. 42.

<sup>(4)</sup> Dok. KOM(95) 286 endg.

<sup>(5)</sup> ABl. Nr. C 379 vom 31. 12. 1994, S. 8, Abschnitt II Nr. 1.

<sup>(6)</sup> Von der IMO-Vollversammlung am 4. November 1993 angenommene Entschließung A.741(18) über den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und zur Verhütung der Meeresverschmutzung. Der Wortlaut des ISM-Codes ist dem Verordnungsvorschlag beigelegt.

- Änderung 1 (3. Erwägungsgrund des Rates) — In der von der Kommission vorgeschlagenen geänderten Form akzeptiert
- Änderung 5 (5. Erwägungsgrund des Rates)
- Änderung 6 (Artikel 2) — Hinsichtlich der vorgeschlagenen Definition des „Liniendienstes“
- Änderung 7 (Artikel 4) — In Absatz 2 wurde allerdings das Wort „kleine“ gestrichen, da es nach Auffassung des Rates wie auch der Kommission sehr schwierig ist, „kleine“ Unternehmen zu definieren.
- Änderung 8 (siehe Artikel 11 des Ratstextes).
- Änderung 9 (siehe Artikel 2 Buchstabe i) des Ratstextes).
- Änderung 10 (Artikel 5 Absatz 1).
- Änderung 11 (Artikel 5 Absatz 4) — Der Rat entschied sich jedoch für Zwischenüberprüfungen mindestens alle 30 Monate. Jährliche Zwischenüberprüfungen würden seines Erachtens eine zu große Belastung für die Mitgliedstaaten darstellen. Der Ratstext entspricht dem IMO-Mindeststandard. Durch den neuen Artikel 9 Buchstabe b) ist indessen die Möglichkeit für eine spätere Änderung dieser Zeitfolge gegeben.
- Änderung 12 (Artikel 5 Absatz 3).
- Änderung 14 (Artikel 8 des Ratstextes) — Wie von der Kommission vorgeschlagen, strich der Rat den Passus „und den sich daraus ergebenden abweichenden Auslegungen“.

#### B. Vom Rat nicht übernommene Änderungen des Parlaments

Alle nachstehend aufgeführten Änderungen wurden, sofern nicht anders angegeben, auch von der Kommission abgelehnt.

- Änderungen 2, 3 und 4 (Erwägungsgründe 2b, 2c und 3).  
Diese Änderungen bringen neue Erwägungen ein, die sich auf Themen außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Verordnung beziehen.
- Änderung 6 (Artikel 2)  
Diese Änderung wurde hinsichtlich der vom Parlament vorgeschlagenen neuen Definition von „im Seeverkehr eingesetzten Schiffen“ nicht übernommen, da dadurch innerhalb oder in der Nähe geschützter Gewässer verkehrende Schiffe ausgeschlossen werden.
- Änderung 13 (Artikel 7)  
Diese Änderung könnte sich auf das Recht der Mitgliedstaaten auswirken, Bedingungen für die Wiederaufnahme des Verkehrs festzulegen.
- Änderung 15 (erster <sup>(1)</sup> und zweiter Teil (Artikel 9 des Ratstextes)  
Diese Änderung wurde abgelehnt, da die Gemeinschaft nicht zur Änderung des ISM-Codes berechtigt ist.
- Änderung 16 (Artikel 9a)  
Dieser neue Artikel wurde für überflüssig erachtet; überdies würde er eine Einmischung in die Verantwortlichkeiten der Mitgliedstaaten darstellen.

#### C. Wesentliche Änderungen des Rates (nicht vom Parlament vorgeschlagen)

9. Erwägungsgrund: Dieser neue Erwägungsgrund soll in Verbindung mit Artikel 211 Absatz 3 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (siehe Artikel 4 Absatz 1 a. E.) dazu beitragen, die vorgezogene Anwendung des ISM-Codes auf Unternehmen und Passagierschiffe von Drittländern, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, zu rechtfertigen.

<sup>(1)</sup> Der erste Teil wurde von der Kommission übernommen.

11. Erwägungsgrund: Auf diesem neuen Erwägungsgrund beruht der neue Artikel 4 Absatz 2.

12. Erwägungsgrund: Dieser neue Erwägungsgrund entspricht der Neuformulierung des Artikels 5.

Letzter Erwägungsgrund: Dieser neue Erwägungsgrund erläutert den neuen Artikel 11 Absatz 2.

Artikel 3: Der Passus „unabhängig . . .“ wurde gestrichen, da er als Versuch ausgelegt werden könnte, Gemeinschaftsrecht außerhalb des Hoheitsgebiets der Gemeinschaft zur Anwendung zu bringen.

Artikel 4 Absatz 1: Die Formulierung „als Voraussetzung für“ wurde durch „um ihre Schiffe . . . betreiben zu können“ ersetzt, um den Eindruck zu vermeiden, daß Unternehmen und Schiffe vor Eröffnung einer Linienreederei vorab ein Zulassungsverfahren durchlaufen müssen.

Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2: Entspricht Artikel 5 Absatz 3 des Kommissionsvorschlags, der in dem Punkt beibehalten wurde, daß ein Mitgliedstaat Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften nur für Unternehmen ausstellen darf, deren Hauptniederlassung in seinem Hoheitsgebiet liegt. Zur Berücksichtigung der Nummer 13.2 des ISM-Codes wurde vorgesehen, daß die Staaten, deren Flagge die Fähren des betreffenden Unternehmens führen, von dem Mitgliedstaat, in dem dieses Unternehmen niedergelassen ist, gehört werden.

Artikel 5 Absätze 5 und 6: Entsprechen den Absätzen 2 und 3 des Artikels 6 des Kommissionsvorschlags in deutlicherer Formulierung.

Artikel 7: In Unterabsatz 1 wurde das Wort „Risiko“ hinzugefügt. Buchstabe c) wurde dahin gehend geändert, daß nicht die Gemeinschaft, sondern das Gremium, das über die Aussetzung des Fährbetriebs entschieden hat, über den Widerruf dieser Aussetzung entscheidet. Die Auswirkungen der Aufforderung der Gemeinschaft, die Aussetzung rückgängig zu machen, werden im 14. Erwägungsgrund erläutert.

Artikel 9: Der Rat fügte einen neuen Buchstaben b) hinzu, dessen Zweck in der Bemerkung zu der Änderung Nr. 11 des Parlaments (siehe Abschnitt A) erläutert wird.

Artikel 10: Der Rat führte ein Ausschußverfahren III a gemäß dem Beschluß 87/373/EWG ein.