

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(95) 28 endg.
Brüssel, den 13.02.1995

95/0028 (SYN)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES

**ÜBER MASSNAHMEN ZUR ORGANISATION EINES SICHEREN
SCHIFFSBETRIEBS VON RO-RO PASSAGIERFÄHRSCHIFFEN**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

1. Der tragische Untergang der Ro-Ro-Fähre *Estonia* auf der Fahrt von Tallinn nach Stockholm am 28. September 1994, bei dem mehr als 900 Menschen ums Leben kamen, hat erneut die Aufmerksamkeit aller Betroffenen auf die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Passagierschiffen gelenkt. Dieser Unfall ist ein weiterer in einer langen Serie von Fährschiffsunfällen, von denen die *Scandinavian Star* und die *Herald of Free Enterprise* zu den bekanntesten zählen. Die beigegefügte Tabelle gibt einen Überblick über die Ursachen anderer großer Fährschiffsunfälle seit 1980 und die Zahl der dabei ums Leben gekommenen Menschen.

2. Im Februar 1993 hat die Kommission dem Parlament und dem Rat ihre Mitteilung über eine Gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr¹ vorgelegt, die ein Aktionsprogramm enthält, das auch eine Verbesserung der Sicherheit von Passagierfährschiffen anstrebt. Verschiedene konkrete Maßnahmen hinsichtlich der Ausbildung der Besatzungen, der Klassifikationsgesellschaften und der Hafensteinkontrolle werden die Sicherheit von Ro-Ro-Fähren erheblich verbessern. Am 22. November 1994 hat der Rat schon zwei erste Vorschläge verabschiedet. Die Dienststellen Kommission arbeiten derzeit an einem Entwurf für einen Vorschlag über Normen für den Bau von Passagierschiffen, die noch nicht von internationalen Übereinkommen abgedeckt werden

3. Ein wichtiges Element fehlt nach wie vor: Die sichere Schiffsbetriebsführung von Ro-Ro-Fähren. Für die meisten Wirtschaftszweige mit hohem Risiko gibt es eingehende Sicherheitsvorschriften und -verfahren, die alle Tätigkeitsbereiche umfassen. In dieser Hinsicht befindet sich die Schiffahrtsindustrie im Rückstand. Dieser Umstand wurde von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) anerkannt, deren Arbeiten zur Verabschiedung der Entschließung A.741(18) über einen Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) geführt haben. Diese Entschließung soll in das SOLAS-Übereinkommen von 1974 (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) aufgenommen werden. Sie wird allerdings erst ab dem 1. Juli 1998 auf die Ro-Ro-Fähren Anwendung finden. Zudem läßt der Wortlaut des ISM-Codes erkennen, daß es sich hierbei um eine Empfehlung handelt.

4. In Kapitel 2 Absatz 28 ihrer oben erwähnten Mitteilung hat die Kommission schon darauf hingewiesen, daß die verbindliche Anwendung dieses Codes auf Passagierfährschiffe noch einer Prüfung bedarf. Der von der IMO vorgeschlagene Zeitplan (Juli 1998) ist zu langfristig angelegt. Daher schlägt die Kommission vor, dieses Datum vorzulegen (Juli 1996, wie es der Rat in seiner Entschließung vom 22. Dezember 1994² vorgeschlagen hat) und sicherzustellen, daß alle Vorschriften dieses Codes für alle Unternehmen, die Ro-Ro-Fähren betreiben, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus diesen auslaufen, verbindlich sind. Damit würde sichergestellt, daß ab dem 1. Januar 1996

¹ KOM(93) 66 endg. vom 24. Februar 1993

² ABl. C Nr. 379 vom 31.12.94, S. 20

alle Unternehmen, die Ro-Ro-Schiffe betreiben, unabhängig von der Flagge, die sie führen, über ein integriertes Konzept für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs für den Einsatz an Bord ihrer Schiffe verfügen.

ERFORDERNIS EINER VERORDNUNG DES RATES

5. a) Welche Ziele werden mit der geplanten Maßnahme hinsichtlich der Verpflichtungen der Gemeinschaft verfolgt?

Die Verpflichtungen der Gemeinschaft bestehen darin, den Seeverkehr sicher zu gestalten (Artikel 84 Absatz 2 des Vertrages in Verbindung mit Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c). Das Ziel der geplanten Maßnahme besteht insbesondere darin, den Betrieb von Ro-Ro-Passagierfährschiffen, die einen Linienverkehr zwischen Häfen der Gemeinschaft durchführen, sicher zu gestalten. Dies ist ein Bestandteil der Gemeinsamen Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr, die von der Kommission am 23. Februar 1993 beschlossen wurde. Zudem hat der Rat am 22. Dezember 1994 eine Entschließung über die Sicherheit von Ro-Ro-Passagierfähren³ verabschiedet, in der die Kommission aufgefordert wird, nach Maßgabe des Völkerrechts einen Vorschlag für die verbindliche und vorzeitige Einführung eines Internationalen Codes für sichere Schiffsbetriebsführung (IMO-Entschließung A.741(18) für alle Ro-Ro-Passagierfährschiffe zu unterbreiten, die einen Linienverkehr zwischen europäischen Häfen durchführen.

- b) Fällt die beabsichtigte Maßnahme ausschließlich in die Zuständigkeit der Kommission oder wird die Zuständigkeit von den Mitgliedstaaten geteilt?

Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten sind gleichermaßen zuständig.

- c) Was ist die Gemeinschaftsdimension?

Millionen europäischer Bürger und viele andere Reisende innerhalb von Europa nehmen diesen Verkehrsträger zwischen hunderten von Häfen in der Gemeinschaft in Anspruch. Alle Mitgliedstaaten sind hiervon als Flaggenstaaten betroffen. Dreizehn unter ihnen sind zusätzlich betroffen, da sie für den sicheren Betrieb regelmäßiger Ro-Ro-Fährdienste zwischen ihren Häfen verantwortlich sind. Überdies müssen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen in der EG vermieden werden.

- d) Welche Lösung bietet sich bei einem Vergleich der Mittel der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten als die wirkungsvollste an?

Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene wird eine vor- und gleichzeitige Anwendung der Vorschriften des Internationalen Code für die Organisation einer

³ s. Fußnote 2 auf Seite 1

sicheren Schiffsbetriebsführung (ISM-Code) als verbindlich gewährleisten, ohne daß hierdurch Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Fährdiensten und den Häfen in der gesamten Gemeinschaft entstehen.

- e) Welchen Mehrwert wird diese Maßnahme für die Gemeinschaft haben und welche Kosten sind mit ihr verbunden?

Der Mehrwert dieser Verordnung liegt in der Verbesserung der Sicherheit auf See in dreifacher Hinsicht:

- a) Das in der Verordnung vorgesehene System wird zwei Jahre früher als das ISM-System der IMO in Kraft treten.
- b) Der ISM-Code enthält keine verbindlichen Vorschriften; diese Lücke wird durch die Verordnung geschlossen.
- c) Das System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen für alle Ro-Ro-Fähren, die im Linienverkehr Häfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus diesen auslaufen, muß von einem Mitgliedstaat als zufriedenstellend betrachtet worden sein. Dies ist von besonders großer Bedeutung, da die Mitgliedstaaten bei vielen Drittflaggenstaaten nur ungerne ausschließlich auf die Verwaltung angewiesen sein möchten, wenn es darum geht, eine angemessene Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen im allgemeinen zu gewährleisten.

Finanziell gesehen, beschränken sich die Kosten einer Untätigkeit auf die Schäden, die hierdurch den Ro-Ro-Fähren und der Seeverkehrsinfrastruktur entstehen, sowie auf die zur Wiederherstellung von Seeverkehrskonzepten erforderlichen Kosten. Die größten durch ein Nichttätigwerden verursachten Kosten allerdings entstehen durch den Verlust von Menschenleben, wie der Untergang der *Estonia* vor kurzem gezeigt hat.

- f) In welcher Form kann die Gemeinschaft tätig werden?

Die Gemeinschaft kann das Ziel einer schon durch den Rat genehmigten vorzeitigen und verbindlichen Durchsetzung der Vorschriften des ISM-Codes nur über eine Verordnung erreichen, in der ein frühes Datum für eine unmittelbare Anwendung festgelegt wird.

- g) Ist eine einheitliche Rechtsetzung erforderlich oder reicht eine Richtlinie aus, in der die allgemeinen Ziele vorgegeben werden, deren Erlangung jedoch den Mitgliedstaaten überlassen wird?

Eine einheitliche Rechtsetzung in Form einer Verordnung ist aus den oben aufgeführten Gründen erforderlich. Die vorgeschlagene Verordnung wird entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auf Gemeinschaftsebene Vorschriften für die sichere Schiffsbetriebsführung von Ro-Ro-Passagierfähren aufstellen, die schon auf internationaler Ebene akzeptiert wurden und von allen Mitgliedstaaten unterstützt werden. Da die Umsetzung einer Richtlinie in das

einzelstaatliche Recht in den Mitgliedstaaten aufgrund der hierzu erforderlichen parlamentarischen Verfahren zusätzliche Zeit beansprucht, würde das Ziel, den Code erheblich früher anzuwenden, als von der IMO vorgesehen, hinfällig werden.

INHALT DER VERORDNUNG

6. Die Verordnung enthält Bestimmung für die verbindliche Durchsetzung der Vorschriften des ISM-Codes für alle Ro-Ro-Fähren, die im Linienverkehr Häfen in der Europäischen Gemeinschaft anlaufen und aus diesen auslaufen.

7. Ab dem Inkrafttreten der Verordnung am 1. Januar 1996 müssen die Unternehmen Konzepte für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen erarbeiten, die innerhalb des Unternehmen an Bord aller der von ihm betriebenen Ro-Ro-Fähren anzuwenden sind. Diese Konzepte müssen ab dem 1. Juli 1996 wirksam werden, da den Ro-Ro-Fähren ansonsten keine Betriebsgenehmigung erteilt wird.

8. Die Erteilung einer Genehmigung für die Bereitstellung von Diensten von seinen Häfen obliegt dem betroffenen Mitgliedstaat. Daher müssen die Mitgliedstaaten diese Befugnisse nutzen um sicherzustellen, daß die Anforderungen der Verordnung an die sichere Schiffsbetriebsführung erfüllt werden, indem sie die Schiffsverkehrsunternehmen als auch deren Schiffe einer Kontrolle unterziehen.

a) Ein Mitgliedstaat muß dafür sorgen, daß Schiffe, die seine Flagge führen, die Vorschriften erfüllen. Er ist ebenfalls dafür zuständig, Unternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat auf die Erfüllung der Vorschriften hin zu kontrollieren. Hat ein Mitgliedstaat ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften durch ein Unternehmen ausgestellt, können und müssen andere Unternehmen sich auf eine solche Zeugnisse verlassen.

b) Bei Schiffen, die die Flagge eines Drittstaates führen, muß der Mitgliedstaat, dessen Hafen von der betreffenden Ro-Ro-Fähre angelaufen wird, prüfen, ob das Schiff und sein Betreiber die Bestimmungen der Verordnung zur vollen Zufriedenheit dieses Mitgliedstaates einhalten.

c) Bei Unternehmen mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft kann sich ein Mitgliedstaat ausschließlich anhand von Unterlagen vergewissern, ob die Vorschriften eingehalten werden. In Fällen, in denen ein Mitgliedstaat die vorgelegten Unterlagen alleine als Nachweis unzureichend erachtet, kann er beliebige andere Nachweise verlangen.

d) Diese Verordnung behandelt nicht die Fälle von Unternehmen, die ihren Sitz in der Gemeinschaft haben, jedoch ausschließlich außerhalb der Gemeinschaft Fährdienste betreiben. Das Sicherheitsniveau solcher Unternehmen und ihrer Schiffe wird zu gegebener Zeit durch die Anwendung des ISM-Code über das SOLAS-Übereinkommen angehoben werden.

Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß ein Unternehmen, welches einen Linienverkehr aus seinen Häfen bedreibt, eine Gefahr für die Sicherheit darstellt, obwohl ein gültige Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ausgestellt oder anerkannt worden ist, kann er der Betrieb dieser Linienverkehrs verhindern, bis die Gefahr beseitigt wird. Die Aussetzung muß der Kommission umgehend mitgeteilt werden, die sich mit diesem Fall befassen und unterstützt durch einen Ausschuß entscheiden wird, ob die Aussetzung gerechtfertigt ist oder aufgehoben werden muß.

9. In der Verordnung wird festgelegt, daß die Erfüllung der Vorschriften mindestens einmal im Jahr überprüft werden muß. Sollte ein Mitgliedstaat zu diesem Zweck eine andere Stelle beauftragen oder auf eine solche angewiesen sein, so darf es sich hierbei nur um eine Organisation handeln, die den Qualitätsanforderungen der Richtlinie des Rates 94/57/EG vom 4. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden⁴ entspricht.

10. Die Kommission kann mit Hilfe des Ausschusses die aus dem ISM-Code entnommenen spezifischen Vorschriften im Hinblick auf deren Anpassung an zukünftige Entwicklungen, insbesondere in internationalen Foren, ändern. In Anbetracht solcher Entwicklungen kann die Kommission über das gleiche Verfahren die Bestimmung des Begriffes "anerkannte Organisation" ändern und in den Anhang Richtlinien für die Verwaltungen über die Durchführung des ISM-Code aufnehmen. Dies könnte sich als erforderlich erweisen, um die neuen IMO-Entschliessungen im Zusammenhang mit der Durchführung des ISM-Codea gebührend zu berücksichtigen. Hierzu gehören z.B. die neuen Richtlinien, die derzeit noch in der IMO ausgearbeitet werden.

Wie schon erwähnt, besteht eine weitere Aufgabe des Ausschusses darin, eine beratende Funktion hinsichtlich der Aufrechterhaltung oder Aufhebung der von den Mitgliedstaaten getroffenen Aussetzungsmaßnahmen zu übernehmen.

⁴ ABl. Nr. 319 vom 12.12.94, S. 20

BESONDERE ERWÄGUNGEN

Artikel 1

In Artikel 1 wird erläutert, zu welchem Zweck die Richtlinie dient: Verbesserung der Sicherheit auf See und Verhütung der Meeresverschmutzung durch die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines angemessenen Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durch die Unternehmen.

Artikel 2

In diesem Artikel werden die Schlüsselbegriffe der Verordnung definiert.

Artikel 3

In diesem Artikel wird festgelegt, auf welche Unternehmen die Verordnung Anwendung findet. Es handelt sich hierbei um Unternehmen, deren Ro-Ro-Fähren im Linienverkehr Häfen in der Gemeinschaft anlaufen und aus diesen auslaufen.

Artikel 4

In diesem Artikel werden die Pflichten der Unternehmen festgelegt. Sie müssen die im Anhang enthaltenen Vorschriften des ISM-Codes erfüllen, als ob diese verbindlich wären. Die Erfüllung der Vorschriften ist eine notwendige Bedingung für die Erteilung einer Genehmigung zur Durchführung eines Linienverkehrs mit Ro-Ro-Fähren, die Häfen in der Gemeinschaft anlaufen und aus diesen auslaufen.

Artikel 5

Hier werden die Pflichten der Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten festgelegt. Die Mitgliedstaaten müssen Unternehmen, deren Ro-Ro-Fähren ihre Flagge führen, ein Zeugnis darüber ausstellen, daß sie die Vorschriften des Anhangs erfüllen.

Absatz 1 besagt, daß die Mitgliedstaaten dafür zuständig sind, zu prüfen, ob Unternehmen, deren Ro-Ro-Fähren ihre Flagge führen, die einschlägigen Vorschriften erfüllen.

In Absatz 2 wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben, nicht zu ihrer Verwaltung gehörende Personen oder Stellen ganz oder teilweise mit dieser Aufgabe zu betrauen oder sich auf dieses zu verlassen. Allerdings wird diese Möglichkeit beschränkt auf anerkannte Organisationen im Sinne der Richtlinie des Rates 94/57/EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Sebehörden.

Absatz 3 stellt für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften auf, die von oder im Auftrag vom anderen Mitgliedstaaten an Unternehmen mit Sitz in deren Gebiet ausgestellt wurden.

Absatz 4 besagt, daß die in den ersten beiden Absätzen erwähnten Kontrollen mindesten einmal im Jahr durchgeführt werden müssen.

Artikel 6

Absatz 1 verpflichtet die Mitgliedstaaten sicherzustellen, daß die Unternehmen und Ro-Ro-Fähren die Bestimmungen dieser Verordnung als Voraussetzung für die Durchführung eines Linienverkehrs mit Ro-Ro-Fährschiffen einhalten, die aus ihren Häfen auslaufen.

Absatz 2 verhindert, daß Mitgliedstaaten sich weigern, Ro-Ro-Fähren, die sich im Besitz von Zeugnissen befinden, die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellt wurden, die Erlaubnis zu erteilen, im Linienverkehr aus ihren Häfen auszulaufen, weil sie nicht die Vorschriften des ISM-Code erfüllen. Diese Zeugnisse müssen für diesen Zweck als ausreichend betrachtet werden.

Absatz 3 behandelt die Frage der von Drittländern ausgestellten Zeugnisse. Die Mitgliedstaaten können diese Zeugnisse als ausreichend betrachten und Ro-Ro-Fähren, die sich im Besitz dieser Zeugnisse befinden, die Genehmigung erteilen, aus ihren Häfen auszulaufen. Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, daß dieser Absatz nicht die Frage der Anerkennung der grundsätzlichen Gültigkeit von Zeugnissen berührt, die von Drittländern ausgestellt werden. Schiffe mit solchen Zeugnissen dürfen weiterhin Häfen in der Gemeinschaft anlaufen. Hier wird gesagt, daß ein Mitgliedstaat vor der Erteilung einer Erlaubnis für einen Linienverkehr von einem seiner Häfen aus das Recht und die Pflicht hat, dafür zu sorgen, daß die in dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften des ISM-Codes erfüllt werden und er es als eine ausreichende Garantie betrachten kann, daß die einschlägigen Zeugnisse von oder in Auftrag einer zuständigen Verwaltung im Drittland ausgestellt wurden.

Artikel 7

Ein Mitgliedstaat kann, aus Gründen einer ernsthaften Gefährdung der Sicherheit oder der Umwelt, den Betrieb des Linienverkehrs aussetzen, selbst wenn das Unternehmen ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften besitzt, und die Kommission mit dieser Angelegenheit befassen. Die Kommission wird dann mit Hilfe eines beratenden Ausschusses entscheiden, ob die Aussetzung gerechtfertigt ist und weiterhin fortbestehen darf oder aufgehoben werden muß.

Artikel 8

Artikel 8 gibt der Kommission die Möglichkeit, mit Hilfe eines beratenden Ausschusses die Bestimmung der Begriffe "anerkannte Organisation", "ISM-Code" sowie dessen Anhang zu ändern und Entscheidungen über die Aussetzungen von Genehmigungen durch Mitgliedstaaten zu treffen.

Artikel 9

Die Kommission wird hierbei von einem Ausschuß unterstützt, der gemäß einem Beratungsverfahren (Verfahren 1 des Ratsbeschlusses 87/373/EWG vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁵) handelt. Der Ausschuß wurde nach Artikel 12 der Richtlinie des Rates Nr. 93/75/EG vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche und umweltschädliche Güter befördern⁶, eingesetzt. Auch im Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren, ist dieser Ausschuß vorgesehen⁷.

Artikel 10

Die Verordnung soll am 1. Januar 1996 in Kraft treten und zum 1. Juli 1996 angewendet werden. Dies ist der frühest mögliche Zeitpunkt, um dem Inkrafttreten des ISM-Code auf internationaler Ebene vorzugreifen.

Anhang

Im Anhang befindet sich der Internationale Code für die Organisation einer sicheren Schiffsbetriebsführung, der von der Internationalen Seeverkehrsorganisation durch ihre von der Versammlung verabschiedeten Entschließung A.741 (18) vom 4. November 1993 angenommen wurde.

⁵ ABl. Nr. L 197 vom 18.7.87, S. 33

⁶ ABl. Nr. L 247 vom 5.10.93, S. 19

⁷ ABl. Nr. C 107 vom 15. 4. 94, S. 14

ANHANG

Größere Fährschiffsunfälle außer dem Estonia-Unfall (seit 1980)

Schiff	Unfall- datum	Unfallort	Unfall- ursache	Zahl der Todesopfer
Don Juan	April 1980	Philippinen	Kollision mit Lastkahn	über 1000
Tampomas II	Januar 1981	Indonesien	Feuer an Bord	431 offiziell
Sarnia May	1986	Meghna, Bangladesch	im Sturm ge kentert	600
Admiral Nakhinov	August 1986	Schwarzes Meer	Kollision mit Frachtschiff	425
Herald of Free Enterprise	März 1987	Zeebrügge, Belgien	offengelassene Ladeklappe	193
Dona Paz	Dezember 1987	Subuya-Meer, Philippinen	Kollision mit Tanker	4,386
Rosalie	1988	San Bemandino Meerenge, Philippinen	gesunken	400
Bintang Madura	1988	Javasee, Indonesien		über 200
Scandinavian Star	1990	Skagerrak	Feuer	158
Fährschiff unter ägyptischer Flagge	Dezember 1991	in der Nähe des Hafen von Saga	Korallenriff	460
Moby Prince	1991	vor Genua, Italien	Kollision	140
Neptune	1993	vor Port-au- Prince, Haiti	gesunken	ungefähr 2000
Jan Heweliusz	Januar 1993	Ostsee	schwere See	über 50
Fähre in Bangladesch	August 1994	Meghna	Wirbelsturm	350
Fähre in Bangladesch	Oktober 1994	Bucht von Bengal	Schlechtwetter	über 100

Quelle: ITF News, 17. November 1994, Seite 28

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 ¹,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament²,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

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 Entschliebung 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 Entschliebung 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.

¹ ABl. Nr. C

² ABl. Nr. C

³ ABl. Nr. C

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.⁴

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.

⁴ ABl. Nr. L 319 vom 12.12.94, S. 20

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 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" der 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 Organisation¹;

"ISM-Code" der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, den die Internationale Seeschifffahrts-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;

¹ ABl. Nr. L 319 vom 12.12.94, S. 20

"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 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 anerkannter Organisation, erteilt wurde, wird von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

(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 vergewissern sie sich , 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 Unternehmen, 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 auch im Besitz eines Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften befindet, seine Häfen im Linienverkehr nicht anlaufen oder aus ihnen nicht auslaufen darf, da sie eine ernste Gefahr für das Leben von Menschen, das Eigentum oder die Umwelt darstellt, so kann der Betrieb dieser Linienverkehr 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 ernstesten 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/EWG² des Rates 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.

² Richtlinie über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ABl. Nr. L 247 vom 5.10.93, S. 19.

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.

Geschehen zu ... am

**Im Namen des Rates
Der Präsident**

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 EntschlieÙung A.443 (XI) alle Regierungen aufgefordert, "die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um dem Schiffsführer bei der ordnungsgemäÙen 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 EntschlieÙung 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 abgefaÙt, 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.

1.2.2 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 Schiffsverbänden 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 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 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 Meersumweltschutz 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 BETRIEBS- ABLAUF 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 schriftlichen 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 SICHERHEITSMASSENNAHMEN 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 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

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.

ISSN 0256-2383

COM(95) 28 final

DOKUMENT

DE

07

Katalognummer : CB-CO-95-036-DE-C

ISBN 92-77-85312-3

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg