

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

KOM(2003) 229 endg.; Ratsdok. 8566/03

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 16. Mai 2003 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 7. Mai 2003 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Hinweis: vgl. Drucksache 271/00 = AE-Nr. 001270,
Drucksache 651/00 = AE-Nr. 002798,
Drucksache 26/01 = AE-Nr. 010061 und AE-Nr. 021910.

INHALTSVERZEICHNIS

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN ÜBER DIE VERBESSERUNG DER GEFAHRENABWEHR IM SEEVERKEHR.....	3
1. Einführung	3
1.1. Potenzielle Bedrohungen	3
1.2. Anteil des Seeverkehrs am Wirtschaftsverkehr der Europäischen Union	4
1.3. Schiffe unter der Flagge und unter der Kontrolle der Europäischen Union	4
1.4. Die Häfen der Gemeinschaft.....	5
2. Maßnahmen auf internationaler Ebene, um der dringenden Notwendigkeit Rechnung zu tragen, die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu verbessern	6
2.1. Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)	6
2.2. Im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO)	7
2.3. Im Rahmen der Weltzollorganisation (WZO)	8
2.4. Im Rahmen der G8.....	9
2.5. Die amerikanischen Sicherheitsmaßnahmen	10
2.6. Die Maßnahmen der Gemeinschaft	11
3. Gefahrenabwehr im Seeverkehr: eine Herausforderung in Bezug auf Effizienz, Kohärenz und gegenseitige Anerkennung	14
3.1. Die Einführung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr.....	15
3.1.1. Der internationale Seeverkehr.....	15
3.1.2. Sonderfälle: innergemeinschaftlicher Seeverkehr und Häfen, die nur gelegentlich in den internationalen Seeverkehr einbezogen werden	16
3.1.3. Kreuzfahrtschiffe	17
3.1.4. Schiffe im nationalen Verkehr	18
3.2. Gefahrenabwehr in den Häfen der Gemeinschaft.....	18
3.3. Verbesserung der Gefahrenabwehr in der gesamten Logistikkette	19
3.4. Kontrolle und Management der Gefahrenabwehr im Seeverkehr	21
3.5. Versicherungsbedingungen und Risiken des Seeverkehrs.....	21
3.6. Gegenseitige Anerkennung auf internationaler Ebene	22
4. Schlussfolgerungen	22

BEGRÜNDUNG.....	26
VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR VERBESSERUNG DER GEFAHRENABWEHR AUF SCHIFFEN UND IN HAFENANLAGEN.....	38
ANHANG 1.....	52
ANHANG 2.....	65
ANHANG 3.....	101
FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN.....	172
FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU).....	179

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

über die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr

1. EINFÜHRUNG

Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt, dass kein Land der Erde vor terroristischen Handlungen sicher ist. Zu solchen Akten, wie auch immer sie motiviert sein mögen, kann es an jedem Ort und zu jeder Zeit kommen. Auch die Seeschifffahrt ist hiervon nicht ausgenommen.

Dieser Sachverhalt ist für die Europäische Union leider nicht neu; viele ihrer Mitgliedstaaten haben eine ganze Reihe von Vorkehrungen zum Schutz ihrer Bürger und Verkehrsträger getroffen. Die Kommission selbst behandelte bereits in ihrem Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik¹ die Frage der Sicherheit von Passagieren auf Kreuzfahrtschiffen in Europa. Nach ihrer Auffassung ist es an der Zeit, die Gefahrenabwehr innerhalb der gesamten Logistikkette des Seeverkehrs vom Lieferanten bis zum Verbraucher zu verbessern. Da eine Transportkette nur so sicher ist wie ihr schwächstes Glied, wird ein Konzept, das zugleich den Aspekt der Multimodalität berücksichtigt, die Gefahrenabwehr im gesamten Verkehrssektor verbessern helfen.

In der Mitteilung „Auf dem Weg zu einem integrierten Grenzschutz an den Außengrenzen der EU-Mitgliedstaaten“² wurden bereits Arbeitsmethoden und Verfahren der Zusammenarbeit auf Unionsebene vorgeschlagen, die es den mit den Kontrollen an den Außengrenzen befassten Vollzugsbeamten ermöglichen, ihre operationellen Maßnahmen im Rahmen einer integrierten Strategie zu koordinieren und dabei den vielschichtigen Aspekten dieser Aufgabe Rechnung zu tragen. Die Mitteilung befasst sich vor allem mit dem Personenverkehr und stützt sich daher auf den Schengen-Besitzstand. Eine zweite Mitteilung, in der es um den Waren- und Güterverkehr jeglicher Art geht, wird folgen.

Die vorliegende Mitteilung behandelt zunächst ausschließlich die den Seeverkehr betreffenden Aspekte der Logistikkette.

1.1. Potenzielle Bedrohungen

Jedes Schiff kann zu einer Waffe oder einem Träger einer Massenvernichtungswaffe „umfunktioniert“ und auch für die Beförderung unzulässiger Ladungen missbraucht werden, sofern keine geeigneten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und Kontrolle ergriffen werden. Ein Schiff kann insbesondere dann Gegenstand terroristischer Handlungen werden, wenn ein anderes Boot eingesetzt wird, oder wenn Terroristen sich bereits zuvor Zugang zum Schiff verschafft haben oder unter Anwendung von

¹ KOM(2001) 370 vom 12. September 2001.

² KOM(2002) 233 vom 7. Mai 2002.

Gewalt an Bord gelangen. Fahrgastschiffe stellen aufgrund der hohen Zahl unmittelbar bedrohter Menschenleben besonders gefährdete Ziele dar. Aber auch Frachtschiffe sind nicht sicher, da sie als gefährliche Träger benutzt werden können. Die Art der an Bord bestimmter Schiffe befindlichen Gefahrgüter könnte Terroristen nach einer Möglichkeit suchen lassen, diese Ladungen beispielsweise in einem Hafen zur Explosion zu bringen - mit den leicht vorstellbaren Folgen für die Menschen und die Umwelt. Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass nukleare, bakteriologische oder chemische Substanzen auf dem Seeweg eingeschmuggelt werden mit dem Ziel, sie gegen das Bestimmungsland der Ladung einzusetzen.

1.2. Anteil des Seeverkehrs am Wirtschaftsverkehr der Europäischen Union

Der Seeverkehr ist, wie die nachstehenden Zahlen verdeutlichen, für die Leistungsstärke der Gemeinschaft in Wirtschaft und Handel von großer Bedeutung. Um diese Stärke und das Vertrauen der Betreiber aufrechtzuerhalten und weiter auszubauen, muss die Gefahrenabwehr in diesen Bereichen unbedingt verbessert werden. Die notwendigen Anstrengungen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Bezug auf Schiffe und Hafenanlagen in der Gemeinschaft sind vor dem Hintergrund des Stellenwerts zu betrachten, den die Flotte und der Seehandel in der Wirtschaft der Europäischen Union einnehmen (vgl. Abschnitte 1.3 und 1.4).

In absoluten Zahlen ausgedrückt erreichten die Ausfuhren 2001 einen Wert von etwa 981 Mrd. Euro und die Einfuhren von 1027 Mrd. Euro³. Für zwei Drittel der Welt ist die Europäische Union der wichtigste Handelspartner. Daher ist es eines der wichtigsten Ziele der EU-Handelspolitik, die Märkte – und die Grenzen – offen zu halten.

Das Logistiksystem des Seeverkehrs der Europäischen Union, einschließlich Seegüterverkehr, Häfen und Hafendienste, ist an mehr als zwei Dritteln des gesamten Wirtschaftsverkehrs zwischen der Gemeinschaft und dem Rest der Welt beteiligt. Daher ist es wichtig, die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu verbessern, ohne die Wettbewerbsbedingungen zu beeinträchtigen, und dabei gleichzeitig den Handel zu fördern.

1.3. Schiffe unter der Flagge und unter der Kontrolle der Europäischen Union

Der Marktanteil der von europäischen Reedern kontrollierten Flotte an der Welttonnage lag in den letzten zehn Jahren bei rund 34 %.

Diese Flotte besteht aus etwa 8 800 Schiffen, darunter 1 966 Öltankschiffe, 1 702 Massengutfrachter, 1 104 Containerschiffe, 3 428 Frachtschiffe (konventioneller Art sowie Ro-Ro-Schiffe) und 685 Fahrgastschiffe⁴. Sie stellt ein Transportvolumen von über 257 Mio. Tonnen dar, darunter mehr als 3,15 Mio. TEU (Container). Bezogen auf die Tonnage sind 67 % dieser Flotte außerhalb der Europäischen Union registriert, wobei es kaum verwundert, dass ein erheblicher Teil der unter der Flagge Panamas, Liberias, der Bahamas, Zyperns und Maltas fahrenden Schiffe von Reedern und Betreibern aus der Europäischen Union kontrolliert wird. Über 4 200 Schiffe fahren unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union; mit rund 102

³ Quelle: Europäische Kommission, GD TRADE.

⁴ Stand: 1. Januar 2001, Schiffe ab 1 000 BRZ. Quelle: Institute of Shipping Economics and Logistics, Shipping Statistics 2001.

Mio. Tonnen beträgt ihr Anteil an der Welttonnage 13 %. Auf ihnen sind 180 000 Seeleute beschäftigt, von denen etwa 40 % aus Drittstaaten stammen.

1.4. Die Häfen der Gemeinschaft

Die Europäische Union verfügt über 35 000 km Küste mit Hunderten von Seehäfen. In den europäischen Häfen werden jährlich rund 2 Mrd. Tonnen verschiedenster Güter abgefertigt, die sowohl für die europäische Wirtschaft als auch für den Handel mit den anderen Regionen der Welt von wesentlicher Bedeutung sind (feste Brennstoffe und Mineralölerzeugnisse, Industriegüter). Der Erdölhandel mit der Europäischen Union wird zu 90 % über den Seeweg abgewickelt, und an die 70 % der Erdöleinfuhren der Union werden an der bretonischen Küste entlang und durch den Ärmelkanal transportiert. Nach Seeverkehrsregionen aufgeteilt, stellte sich der Umschlag der EU-Häfen 1999 wie folgt dar (Angaben in Mio. Tonnen/km):

Region	Überseeverkehr	Interregionaler Verkehr	Regionaler Verkehr	Insgesamt
Ostsee	53	101	50	204
Nordsee	404	414	183	1001
Atlantik	153	219	10	382
Mittelmeer	304	87	126	517
Insgesamt	914	821	369	2104

Tabelle 1. Geschätzter Umschlag der EU-Häfen nach Regionen 1999 (in Mio. Tonnen/km) – GD TREN

Anhang 1 enthält eine Aufstellung der 25 wichtigsten Häfen, in Bezug auf das Verkehrsvolumen und den Umschlag in Tonnen im Zeitraum 1996-2000. Es ist hervorzuheben, dass die Hafendienste höchst unterschiedlicher Art sein können und sich die Häfen dieser Liste (hinsichtlich ihres Statuts, der Eigentumsverhältnisse, der Größe, der Funktionsweise und der geographischen Gegebenheiten) stark voneinander unterscheiden.

Eine strenge Einteilung in Hafentypen ist kaum möglich. Obwohl einige Häfen auf eine bestimmte Warenart spezialisiert sind, beispielsweise auf die Erdöl- und Chemieindustrie, die Automobilindustrie oder Fährdienste, stehen die meisten auch innerhalb des Hafengebietes für alle Aktivitäten offen.

Eine Zunahme des Seeverkehrs ist vor allem in Bezug auf den Einsatz von Containern, auf immer größere Schiffe, auf spezialisierte Hafenterminals und auf Fähren zu verzeichnen, die „Inselhüpfer“-Dienste anbieten. Seit Anfang der 90er Jahre entstehen in allen genannten Seegebieten immer mehr neue Häfen, zentrale Zwischenlager, sogenannte „Umschlag-Drehkreuze“.

Angesichts der besonderen Rolle der Gemeinschaft im Seehandel und dessen Bedeutung für die Lebensfähigkeit unserer Wirtschaft muss, in einer Situation

zumindest der Unsicherheit in Bezug auf den Terrorismus, die Gefahrenabwehr im Seeverkehr auf globaler Ebene und insbesondere innerhalb der Europäischen Union unbedingt verbessert werden.

2. MAßNAHMEN AUF INTERNATIONALER EBENE, UM DER DRINGENDEN NOTWENDIGKEIT RECHNUNG ZU TRAGEN, DIE GEFAHRENABWEHR IM SEEVERKEHR ZU VERBESSERN

Im Hinblick darauf wurden in jüngster Zeit die Arbeiten und die Initiativen sowohl im Rahmen der internationalen Organisationen und Gremien als auch auf regionaler Ebene intensiviert.

2.1. Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)

Die Arbeiten zum Thema der Gefahrenabwehr im Seeverkehr wurden in der IMO im Februar 2002 aufgenommen. Sie wurden am 12. Dezember 2002 auf der Diplomatischen Konferenz der IMO durch Annahme einer Änderung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS - Safety Of Life At Sea) und eines Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code - International Ship and Port Facility Security) abgeschlossen.

Im SOLAS-Übereinkommen waren nämlich bisher nur die Aspekte der technischen Sicherheit im Seeverkehr berücksichtigt. Durch die Änderung dieses Übereinkommens und durch den ISPS-Code soll nun dem Aspekt der Gefahrenabwehr im Seeverkehr in Bezug auf die Schifffahrt im eigentlichen Sinne und auf die Hafenanlagen Rechnung getragen werden⁵.

Alle Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Code haben verbindlichen Charakter; Teil B dieses Codes enthält Empfehlungen, zu deren Umsetzung die Mitgliedstaaten aufgefordert werden.

Diese Bestimmungen gelten für Fahrgastschiffe, für Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber, für ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten sowie für Hafenanlagen für den internationalen Verkehr.

Die verbindlichen Vorschriften bilden einen unerlässlichen Rahmen für die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr. Sie betreffen die Ausstattung der Schiffe mit einer unveränderlichen Schiffsidentifikationsnummer, einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS), einem Gefahren-Alarmsystem, das im Falle einer feindlichen Handlung gegen das Schiff ein Alarmsignal verbreitet, sowie die Ausstellung eines lückenlosen Stammdatendokuments des Schiffes, eines echten Identifikationspapiers, anhand dessen sich die Geschichte des Schiffes zurückverfolgen lässt.

Weiter sehen sie ein Paket aktiver und passiver Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vor, die in drei Stufen gestaffelt sind (normal, verstärkt, erhöht); welche dieser Stufen angesetzt wird, hängt von der Risikoanalyse ab. Daraus ergibt sich insbesondere die Verpflichtung, Verantwortliche für die Umsetzung der

⁵ Als Hafenanlagen sind Anlagen zu verstehen, die die Schnittstelle zwischen Hafen und Schiff bilden.

Gefahrenabwehrmaßnahmen (Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff, im Unternehmen und in der Hafenanlage) zu benennen, unter Berücksichtigung der Risikoanalyse (Schiff und Hafenanlagen) Pläne zur Gefahrenabwehr zu erarbeiten, und ein Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes auszustellen. Zusätzlich dazu werden Maßnahmen zur Ausbildung des beteiligten Personals und Übungen durchgeführt.

Weiter kann, entsprechend der potentiellen Risiken für Bevölkerung, materielle Güter oder Umwelt, zwischen dem Schiff und der Hafenanlage, die es aufnimmt, eine Erklärung zur Risikobewertung vereinbart werden, in der die Verantwortlichkeiten beider Seiten im Einzelnen festgelegt werden. Außerdem kann ein Schiff in einem Hafen oder vor seinem Einlaufen in einen Hafen von den Behörden des Hafenstaates zum Zwecke der Gefahrenabwehr kontrolliert werden. Die Zuständigkeiten und Pflichten der verschiedenen Beteiligten (Vertragsregierungen, Unternehmen, Schiffskapitäne, Hafenanlagen) sind klar definiert.

Teil B des ISPS-Code enthält ein Paket sehr detaillierter Maßnahmen, die den verschiedenen Akteuren bei der Umsetzung der verbindlich vorgeschriebenen Maßnahmen als Anleitung dienen sollen. Hinsichtlich der Verantwortlichkeit der Vertragsstaaten brauchen diese vor allem Leitlinien für die Benennung der anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr (deren Aufgabe es ist, Dienstleistungen im Bereich der Gefahrenabwehr für Hafenanlagen und Schiffe zu erbringen) und der nationalen oder regionalen Verbindungsstellen für Fragen der Gefahrenabwehr im Seeverkehr, für die Handhabung der Gefahrenstufen und für den Informationsaustausch im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr. Dieser Teil des ISPS-Code enthält auch ausführliche Vorschläge, sowohl für die Schiffe als auch für die Hafenanlagen, in Bezug auf die Risikoanalyse und die zu erstellenden Pläne zur Gefahrenabwehr, sowie in Bezug auf die Ausbildung des Personals und auf Übungen. Unter anderem wird erläutert, wie und in welchen Fällen zwischen einem Schiff und der Hafenanlage, die es aufnimmt, eine Erklärung zur Risikobewertung zu vereinbaren ist.

2.2. Im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO)

Die Seeleute sind unmittelbar an der Beförderung von Waren im grenzüberschreitenden Verkehr (einschließlich gefährlicher Güter) und an der Beförderung von Fahrgästen beteiligt, und sie haben Zugang zu allen Hafenbereichen, auch dort, wo der Zugang beschränkt ist.

Aufgrund der besonderen Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten hat die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) zahlreiche Übereinkommen und Empfehlungen speziell im Hinblick auf Seeleute verabschiedet. Im Januar 2001 beschloss die IAO, für 2005 eine Tagung der Konferenz der Organisation einzuberufen, bei der es ausschließlich um Fragen des Seeverkehrs geht, um ein einheitliches Instrument zu verabschieden, in dem soweit wie möglich alle für den Seeverkehr geltenden Normen zusammengefasst werden sollen, die derzeit in etwa 50 Übereinkommen und Empfehlungen enthalten sind.

Dennoch wurde im März 2002 eine dringende Frage auf die Tagesordnung der 91. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni 2003 gesetzt, bei der es, im Zusammenhang mit der Änderung des Übereinkommens Nr. 108 von 1958 über

Personalausweise für Seeleute, um ein sichereres System für die Identifizierung von Seeleuten ging.

Die Frage der Identifizierung von Seeleuten, die in den Zuständigkeitsbereich der IAO fällt, wird im Übrigen auch im Rahmen der Arbeiten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr als wichtig eingestuft.

Die Seeleute müssten im Besitz eines Dokuments sein, das eine „eindeutige und überprüfbare“ Identifizierung ermöglicht, d.h. es muss „eindeutig“ nachweisen, dass die Person, in deren Besitz das Dokument ist, identisch mit der Person ist, für die es ausgestellt wurde, und es muss durch eine Kontrolle der Echtheit des Dokuments in Bezug auf sein Original „überprüfbar“ sein.

2.3. Im Rahmen der Weltzollorganisation (WZO)

Der Rat der WZO nahm im Juni 2002 eine Entschließung zur Gefahrenabwehr und Erleichterung des Informationsaustauschs in der internationalen Logistikkette an. Innerhalb ihres Generalsekretariats wurde eine in fünf prioritäre Themenbereiche gegliederte Task Force⁶ eingerichtet, die die entsprechenden Maßnahmen erarbeiten soll, um den internationalen Handel gegen terroristische Angriffe und die internationale Logistikkette gegen den Missbrauch zur illegalen Beförderung von Massenvernichtungswaffen für terroristische Ziele zu schützen.

Folgende Ergebnisse werden erwartet:

- Entwicklung eines Instruments zur Evaluierung der Bedürfnisse im Hinblick auf die Unterstützung der Zollbehörden bei der Festlegung von Verfahren zur Gefahrenabwehr in der Logistikkette;
- Zugang der Zollbehörden zu einer Datenbank der WZO über technische Überprüfungen und Detektionsausrüstung;
- Änderung des Übereinkommens der WZO von 1972 über Container;
- Hinsichtlich der genannten Task Force, und zwar bis Juni 2003:
 - Revision des Datenmodells der WZO durch Aufnahme der wichtigsten Elemente, die es den Zollbehörden gestatten, Sendungen mit hohem Risikopotential aufzuspüren;
 - Festlegung von Leitlinien, die es den Mitgliedern der WZO gestatten, eine Rechtsgrundlage für die Sammlung, die Übertragung und den Austausch von Zolldaten zu verabschieden, bei der der Vertraulichkeit dieser Daten Rechnung getragen wird;

⁶ „Rechts- und Verfahrensfragen“, „Handelsangelegenheiten und Beziehungen zu den anderen Organisationen“, „Aufbau von Kapazitäten“, „Umsetzung und Auskünfte“, „Förderung“.

- Erarbeitung von Leitlinien zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Zollbehörden und den Unternehmen, um die Sicherheit in der Logistikkette zu erhöhen und die Abwicklung des internationalen Handels zu erleichtern.

2.4. Im Rahmen der G8

Beim Gipfel in KANANASKIS (26. und 27. Juni 2002) wurde das Thema sowohl hinsichtlich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr im Allgemeinen als auch in Bezug auf Container im Besonderen aufgegriffen.

Die Mitglieder der G8 verständigten sich in diesem Zusammenhang auf eine Reihe gemeinsamer Aktionen zur Verbesserung der Sicherheit bei der Güterbeförderung bei gleichzeitiger Erleichterung des Handels. Die G8-Länder werden folgende Maßnahmen ergreifen:

- Gefahrenabwehr im Seeverkehr

Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) Unterstützung der Änderung des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) um:

- die Frist für die Installierung automatischer Identifizierungssysteme (AIS) auf bestimmten Schiffen auf Dezember 2004 zu verkürzen.
- Pläne zur Gefahrenabwehr und Beauftragte zur Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen ab Juli 2004 verbindlich vorzuschreiben.
- ab Juli 2004 die Erstellung von Plänen zur Gefahrenabwehr und von Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlagen in Häfen verbindlich vorzuschreiben, die von Schiffen auf internationaler Fahrt angelaufen werden.

- Höheres Schutzniveau für Container

- in Abstimmung mit den betroffenen internationalen Organisationen unverzüglich auf globaler Ebene ein System für die Erhöhung des Schutzniveaus von Containern zu erarbeiten und umzusetzen, um Container, die ein erhöhtes Risiko darstellen, zu identifizieren und zu überprüfen und ihre Unversehrtheit während des gesamten Transports sicherzustellen.
- in Zusammenarbeit mit den interessierten Ländern, die nicht Mitglied der G8 sind, Pilotprojekte als Modell für ein integriertes System der Gefahrenabwehr für Container zu entwickeln.
- unverzüglich, möglichst bis 2005, gemeinsame Normen für elektronische Zollanmeldungen einzuführen und sich im Rahmen der Weltzollorganisation (WZO) für die Anwendung der gleichen gemeinsamen Normen durch die Länder einzusetzen, die nicht Mitglied der G8 sind.

- im Rahmen der G8 und der WZO unverzüglich mit der Erarbeitung von Vorschriften in Bezug auf die Vorab-Übermittlung von Angaben zu den Containern auf elektronischem Weg zu beginnen; diese Angaben umfassen unter anderem Position und Versandbedingungen und sollen auf einer möglichst frühen Stufe der Logistikkette übermittelt werden.

Schließlich kamen die Mitglieder der G8 überein, im Rahmen der Vereinten Nationen und anderer zuständiger internationaler Organisationen ein wirksames und angemessenes System der Gefahrenabwehr für die Beförderung auf dem Landweg und die Verteilung gefährlicher Güter zu erarbeiten, die ein großes Risiko hinsichtlich der Gefahrenabwehr darstellen könnten.

Der Fortschritt der Arbeiten wird von den G8-Ländern alle sechs Monate bewertet.

2.5. Die amerikanischen Sicherheitsmaßnahmen

Nach den Ereignissen des 11. September 2001 haben die Vereinigten Staaten von Amerika einseitig Schutzmaßnahmen ergriffen, die häufig die Umsetzung von Bestimmungen vorwegnahmen, über die in den internationalen Gremien noch verhandelt wurde. Insbesondere im Bereich des Seeverkehrs gilt die Gefahrenabwehr als „Angelegenheit der inneren Sicherheit“.

Im Zuge der parlamentarischen Arbeiten wurden zahlreiche Initiativen ergriffen. Sie führten am 14. November 2002 zur Verabschiedung des „Maritime Security Act of 2002“ (S.1214) durch den Kongress. Dieser Rechtsakt wird, wenn er erst uneingeschränkt Anwendung findet, dem Seeverkehrsgewerbe umfangreiche Sicherheitsanforderungen auferlegen.

Darüber hinaus wird durch die Einrichtung eines großen Ministeriums für innere Sicherheit (Department of Homeland Security, in dem über zwanzig in diesem Bereich tätige Regierungsstellen zusammengefasst werden) am 1. März 2003 die Effizienz der verschiedenen derzeit mit der Gefahrenabwehr befassten Verwaltungen noch gesteigert.

In diesem Zusammenhang ist auf drei Arten von unlängst eingeführten Maßnahmen hinzuweisen, die den Seeverkehr betreffen.

Die Initiative zur Erhöhung des Schutzniveaus von Containern: Seit Mitte 2002 haben die Vereinigten Staaten die „Container Security Initiative“ (CSI) entwickelt, die zunächst in den zwanzig europäischen und asiatischen Häfen⁷ Anwendung finden soll, über die der größte Teil des Container-Seehandels in die Vereinigten Staaten abgewickelt wird.

Die wichtigsten Elemente dieser Initiative, die mit Unterstützung von Gruppen von „Zollbeobachtern“ umgesetzt wird, sind:

- Festlegung von Sicherheitskriterien, um Container mit hohem Risikopotential zu identifizieren;

⁷ Algéciras, Antwerpen, Bremerhaven, Busan, Felixtowe, Genua, Hamburg, Hong Kong, Kaohsiung, Kobe, La Spezia, Laem Chabang, Le Havre, Nagoya, Rotterdam, Shanghai, Shenzhen, Singapur, Tokyo, Yokohama.

- Vorheriges Screening der Container vor ihrer Ankunft in den Häfen der Vereinigten Staaten;
- Nutzung der technischen Möglichkeiten für das Screening von Containern, die ein hohes Risiko darstellen;
- Bereitstellung von Containern mit höherem Schutzniveau, die eine intelligente Wegverfolgung ermöglichen.

Der amerikanische Zoll hat bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der meisten betroffenen asiatischen Länder die Zusage erwirkt, sich an die entsprechenden Maßnahmen zu halten⁸. Auch andere Häfen schließen sich der „Container Security Initiative“ an⁹. Diese Vorschriften wurden leider in Unkenntnis des gemeinschaftlichen Besitzstands und ohne Rücksprache mit der Kommission erstellt und erlassen, die sich daraufhin genötigt sah, entsprechend den Bestimmungen des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft zu handeln.

Die sogenannte „24-Stunden-im-Voraus“-Regel: Im August 2002 kündigten die amerikanischen Zollbehörden eine Änderung ihres Zollkodex dahingehend an, dass die Beförderer ihnen ihre Ladeliste 24 Stunden vor der Verladung auf Schiffe vorlegen müssen, die in die Vereinigten Staaten auslaufen. Diese Angaben seien erforderlich, damit die amerikanischen Zollbehörden das Risiko abschätzen könnten, das für die Vereinigten Staaten bestimmte Container in Bezug auf eine terroristische Gefahr darstellen könnten. Diese neue Vorschrift gilt seit dem 2. Dezember 2002 und findet seit dem 2. Februar 2003 Anwendung.

Die vorgeschlagene Vorschrift zur Abschaffung von Visa, die aufgrund von Mannschaftslisten erstellt werden: Dieser vom US State Department vorgelegte Vorschlag sieht die Abschaffung von Visa aufgrund von Mannschaftslisten für Mannschaftsmitglieder auf ausländischen Schiffen vor, die Häfen in den USA anlaufen wollen. Bisher galt die Erteilung von Visa aufgrund von Mannschaftslisten als allgemein akzeptierte Praxis, auch wenn die USA eines der wenigen am Seeverkehr teilnehmenden Länder waren, die überhaupt ein Visum für die Mannschaftsmitglieder verlangten.

2.6. Die Maßnahmen der Gemeinschaft

Die Gefahrenabwehr im Seeverkehr gehört zu den Anliegen der Kommission, und dies war schon vor dem 11. September 2001 so, wie es das Verkehrsweißbuch zeigt, in dem bereits darauf hingewiesen wurde, dass die Sicherheit der Fahrgäste auf Kreuzfahrten in Europa erhöht werden muss.

Daher haben die Dienststellen der Kommission uneingeschränkt die Initiative der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) unterstützt, in diesem Rahmen die Frage der Gefahrenabwehr im Seeverkehr aufzugreifen.

⁸ Am 13. Februar 2003 stand von der weiter vorn angeführten Liste lediglich für die Häfen Kaohsiung (Taiwan) und Laem Chabang (Thailand) die Unterzeichnung einer solchen Vereinbarung noch aus.

⁹ So wurden am 13. Februar Vereinbarungen für Göteborg (Schweden), Klang und Tanjung Pelepas (Malaysia) geschlossen.

Die Europäische Union braucht vor dem Hintergrund eines globalen wirtschaftlichen Kontextes globale Lösungen für die Gefahrenabwehr. Daher fördert und unterstützt die Kommission jede Arbeit auf internationaler Ebene, die greifbare und schnelle Ergebnisse bringt. Der Dialog innerhalb der IMO, wie auch in anderen internationalen Gremien (G7/G8, IAO, WZO) und mit den Partnern, die die gleiche Sorge teilen, muss also fortgesetzt werden. Die Kommission hat sich dazu für einen pluridisziplinären Ansatz entschieden (Verkehr, Zoll, Immigration, Handel, internationale Politik,...) sowohl bei den Treffen mit den internationalen Partnern wie den Vereinigten Staaten als auch bei der unerlässlichen Koordinierung mit den Mitgliedstaaten im Rahmen der Arbeiten in Bezug auf die Gefahrenabwehr im Seeverkehr in den internationalen Organisationen (IMO, IAO, WZO). In diesem Zusammenhang hat die Kommission sehr dazu beigetragen, die Positionen der Mitgliedstaaten innerhalb der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu koordinieren. Diese reagierten auf diese Initiative äußerst positiv und legten mehrere gemeinsame Textvorschläge vor, um zu Vorschriften im Bereich der Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu kommen, die realistisch, wirksam und anwendbar sind.

Dagegen wird sich die Kommission jeder einseitigen Maßnahme widersetzen, die sich nicht nur nachteilig auf den internationalen Handel auswirken, sondern auch unvollständig sein oder den Zielen der Gefahrenabwehr entgegenstehen könnte, die globale Lösungen erfordert.

In diesem Zusammenhang ist die Vorstellung, dass das Risiko wirksam bekämpft wird, wenn man das Problem nur in den großen Häfen und nur in Bezug auf den Transport mit Containern angeht, mit großer Vorsicht zu behandeln. Die so unvermittelt erlassene oben erwähnte 24-Stunden-Regel trägt zwar dazu bei, die für die Gewährleistung der Sicherheit und auch für andere Bereiche erforderliche Transparenz durchzusetzen, birgt aber unter diesem Aspekt auch Risiken, und zwar sowohl nach innen, denn sie regelt nicht, was aus den Containern wird, die sie während des 24-Stunden-Zeitraums schützen will, als auch nach außen, denn sie bedroht die kleinen Betreiber, die weder die Zeit noch die Ressourcen haben, sich wirtschaftlich darauf einzustellen.

Angesichts dieser Situation und der unterschiedlichen Reaktionen der Mitgliedstaaten auf die amerikanischen Forderungen hat der Rat der Kommission am 18. März 2003 das Mandat erteilt, in den Bereichen, die unter die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, mit den amerikanischen Zollbehörden ein Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten über die Entwicklung eines Systems für die Kontrolle der Ausfuhren auszuhandeln, in dem auch der Notwendigkeit Rechnung getragen wird, den internationalen Handel mit Containern sicherer zu gestalten. Ein solches Abkommen sollte Vorrang vor den bilateralen Vereinbarungen haben, die bisher zwischen einigen Mitgliedstaaten und den amerikanischen Zollbehörden geschlossen wurden. Es wird sich auf die Grundsätze der Gegenseitigkeit und Nichtdiskriminierung stützen, die für den gesamten Handel zwischen der Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten gelten. Langfristig dürfte dieses Abkommen eine gemeinsame Kontrolle der Umsetzung von Maßnahmen ermöglichen, die gemeinsam ausgearbeitet wurden. Diese Zusammenarbeit steht selbstverständlich auch allen anderen internationalen Partnern offen. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Gemeinschaft ein Pilotprojekt zur Informatisierung der Zollkontrollen bei der Ausfuhr eingeleitet hat, insbesondere in

den Fällen, in denen die Ausfuhrzollstelle und die Stelle, an der die Waren das Gebiet der Gemeinschaft verlassen, in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen.

Die Kommission kann nicht zulassen, dass die Frage der Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu einem unlauteren Wettbewerb zwischen den Häfen beiträgt, vor allem nicht innerhalb der Gemeinschaft. Für eine integrierte Überwachung der Grenzen sind gemeinsame Standards der Gefahrenabwehr und gemeinsame Kriterien für die Grenzkontrollen erforderlich. Wie bereits in der Einleitung gesagt ist die Kette der Gefahrenabwehr so sicher wie ihr schwächstes Glied. Diese Kontrollen müssen daher von allen Seiten durchgeführt werden und sollten den Grad der Effizienz, der derzeit im Welthandel erreicht ist, so wenig wie möglich beeinträchtigen, wenn nicht sogar steigern. **Daher kommt dem Aspekt der Gegenseitigkeit eine ebenso große Bedeutung zu,** da es auch um die Sicherheit der Europäischen Union gegen äußere Eingriffe geht, und dabei kann das Risiko von jedem beliebigen Abgangsort, in den Vereinigten Staaten oder in einem anderen Drittland, ausgehen. Die Gemeinschaft muss sich daher vergewissern, dass die Schiffe aus Drittländern, die ihre Häfen anlaufen wollen, hinsichtlich der Gefahrenabwehr unter angemessenen Bedingungen betrieben werden. Dies ist eines der Ziele des Verordnungsvorschlags, der mit dieser Mitteilung vorgelegt wird.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die **Sondierungsstellungnahme zum Thema „Verkehrssicherheit“** (CES 1156/2002), die der **Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss** auf seiner Vollversammlung am 23. und 24. Oktober 2002 abgab, **die Analyse der Kommission sowohl hinsichtlich der Problematik als auch hinsichtlich der Lösungen unterstützt.**

Die Dienststellen der Kommission haben darüber hinaus eine Studie eingeleitet, um die Folgen einer Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr abzuschätzen. **Andere Arbeiten laufen bereits im Rahmen eines pluridisziplinären Ansatzes der Kommission in Bezug auf die sicherheitsrelevanten Aspekte. Sie betreffen im Zollbereich die Gefahrenabwehr an den Außengrenzen. Im Übrigen hat der Rat die Kommission aufgefordert, eine Durchführbarkeitsstudie zu den Kontrollen an den Seegrenzen zu erstellen. Ziel dieser Studie ist eine Verbesserung der Kontrollen und der Überwachung an den Seegrenzen im Hinblick auf den Kampf gegen die illegale Zuwanderung auf dem Seeweg. Die geplanten Maßnahmen sind selbstverständlich unter Berücksichtigung des multisektoralen Kontextes (Aspekte beispielsweise der Bereiche Gefahrenabwehr, Sicherheit der Schifffahrt und der Fahrgäste, Steuern, Handel und Gesundheit) zu prüfen.**

Die bereits erwähnte Mitteilung KOM (2002) 233 umfasst weiter einen Vorschlag in Bezug auf PROSECUR, ein Verfahren, durch das je nach Art der vorliegenden Angaben und der ermittelten Risiken direkte Verbindungen und ein direkter Austausch zwischen den Hafenbehörden, den Zollbehörden und den für die Personenkontrollen an den Außengrenzen zuständigen Behörden hergestellt werden soll.

Im Rahmen des Plans für den Grenzschutz an den Außengrenzen (in dem ein großer Teil der in KOM (2002) 233 enthaltenen Vorschläge umgesetzt wird) wird zur Zeit ein gemeinsames Modell für die Risikoanalyse erarbeitet. Dieses Modell ist zwar ursprünglich für den Grenzschutz an den Außengrenzen gedacht, könnte jedoch auch zur Entwicklung ähnlicher Modelle für die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr beitragen (und umgekehrt).

3. GEFAHRENABWEHR IM SEEVERKEHR: EINE HERAUSFORDERUNG IN BEZUG AUF EFFIZIENZ, KOHÄRENZ UND GEGENSEITIGE ANERKENNUNG

Die Berücksichtigung des Aspektes der Gefahrenabwehr im Seeverkehr darf nicht zu einer Inflation unverhältnismäßiger und unangemessen teurer Maßnahmen führen, bei denen sich alle Seiten gegenseitig überbieten wollen, und die nicht halten, was sie versprechen.

Daher muss zunächst eine realistische Analyse der Risiken vorgenommen werden. Diese muss regelmäßig neu bewertet werden, damit letztendlich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr verabschiedet werden, die angesichts des internationalen Umfelds erforderlich und gleichzeitig bezahlbar sind. Jedes Instrument zur Gefahrenabwehr umfasst ständige Maßnahmen, wie die Erstellung von Plänen, die Benennung zuständiger Behörden oder die Einführung bestimmter Technologien, aber es enthält auch variable Vorkehrungen, die erst im Rahmen einer vernünftigen Risikoabschätzung getroffen werden, wenn die Situation es erfordert. Häufig verschlingen diese zusätzlichen Maßnahmen riesige Ressourcen aller Art, und ihr Einsatz muss daher wohl überlegt werden. Dies ist der Ansatz für die Maßnahmen, die die Internationale Seeschiffahrtsorganisation beschlossen hat.

Der Aspekt der „Gefahrenabwehr“ muss im Seeverkehrsbereich in allen Phasen von Vorgängen berücksichtigt werden. Diesem Aspekt wurde bisher nicht allzu viel Aufmerksamkeit geschenkt, er muss jedoch von jetzt an in realistischer Weise, ohne Überreaktion, Teil einer Denkweise werden, die allen Maßnahmen zugrunde liegt. Es ist beispielsweise offensichtlich, dass, vor allem in den größten Häfen der Gemeinschaft, in denen der Strom der Container nicht abreißt, auch mit Hilfe von Röntgengeräten (Scannern) nicht alle Container überprüft werden können. Dagegen erscheint es ebenso unannehmbar, dass künftig die Angabe zum Inhalt dieser Container lauten könnte „said to contain...“ (Inhalt angeblich...). In Zukunft muss für mehr Klarheit und Transparenz gesorgt werden, und zwar auf allen Stufen der Logistikkette. Dazu müssen die Fortschritte der Technologie und eine bessere Organisation sowie eine größere Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung beitragen. Dies ist der Preis, der für eine sichere Beförderung von Gütern und für den Fluss des internationalen Handels zu zahlen ist.

Weiter muss darauf hingewiesen werden, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr nicht nur Mehrkosten verursachen werden. Sie werden sicherlich auch positive Auswirkungen haben, beispielsweise auf den Schutz der Hafentarbeiter, der Seeleute und der Fahrgäste, die Sicherheit der Versorgung mit strategisch wichtigen Gütern, aber auch in indirekter Weise für die Bekämpfung aller Arten von Schmuggel, die Besteuerung und die Sicherung der Transportwege. Diese Maßnahmen werden nämlich aufgrund der durchgeführten Kontrollen eine

abschreckende Wirkung haben und zur Bekämpfung von illegalem Handel und von Betrug beitragen¹⁰. Außerdem würde die neue Transparenz der Transaktionen sicherlich gestatten, sie langfristig zugunsten aller effizienten und ehrlichen Betreiber besser zu organisieren und zu programmieren.

3.1. Die Einführung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr

Es handelt sich hier um Maßnahmen, die am 12. Dezember 2002 anlässlich der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation verabschiedet wurden. Sie gelten für Schiffe, Seeschiffahrtsunternehmen und Hafenanlagen. Diese Maßnahmen zur Gefahrenabwehr müssen so schnell wie möglich umgesetzt werden und in jedem Fall ab 1. Juli 2004 Anwendung finden. Die Gemeinschaft, deren Mitgliedstaaten Vertragsparteien des geänderten SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Code sind, muss dabei unbedingt als treibende Kraft wirken und die von der IMO angenommenen Vorschriften uneingeschränkt anwenden.

3.1.1. Der internationale Seeverkehr

Dies ist der Bereich, in dem die genannten Vorschriften Anwendung finden. Die Prävention und die Bekämpfung terroristischer Akte gegen den Seeverkehr erfordern Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, für deren Durchführung im Wesentlichen die Vertragsregierungen zuständig sind. Dennoch muss ihre einheitliche Anwendung in der Gemeinschaft sichergestellt werden, damit das Qualitäts- und Effizienzniveau unseres internationalen Handels aufrechterhalten und ein unlauterer Wettbewerb zwischen den Häfen verhindert wird.

Die wirksame Anwendung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr erfordert eine intensive Vorbereitung seitens der verschiedenen beteiligten Parteien (Seeschiffahrtsunternehmen, Hafenbehörden), aber auch seitens der Vertragsstaaten, die im Wesentlichen die Verantwortung tragen. Ohne im Einzelnen auf die Maßnahmen zurückzukommen, die unter 2.1 erläutert werden, ist zu unterstreichen, dass die Regierungen bis Juni 2004 zahlreiche Aktionen abgeschlossen haben müssen. Insbesondere müssen Vorschriften erlassen werden zur Festlegung der drei Gefahrenstufen und der Bedingungen, unter denen sie gelten, zur Genehmigung der erforderlichen Gutachten zur Risikobewertung der Hafenanlagen, zur Erstellung der Liste der Hafenanlagen, für die ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr zu benennen und ein Plan zur Gefahrenabwehr auszuarbeiten ist, zur Validierung dieses Plans zur Gefahrenabwehr sowie aller entsprechenden Pläne für die ihrer Gerichtsbarkeit unterstehenden Schiffe, zur Erteilung der Zeugnisse über die Gefahrenabwehr an Bord dieser Schiffe, und zur Festlegung der zu organisierenden Kontrollmaßnahmen.

Die Seeschiffahrtsunternehmen ihrerseits müssen vor allem ihre Beauftragten zur Gefahrenabwehr und die ihrer Schiffe benennen, die Gutachten zur Risikobewertung der Schiffe erstellen und ihre Pläne zur Gefahrenabwehr ausarbeiten sowie die Schiffe mit den technischen Mitteln (AIS, Alarmsysteme, Identifikationsnummer) ausstatten, die in den neuen IMO-Bestimmungen vorgesehen sind.

¹⁰ Die Installation von Scannern für Container im Hafen Rotterdam beispielsweise hat 15 Mio. € gekostet, durch ihren Einsatz wurden jedoch in einem Jahr 88 Mio. € an Zoll- und Steuerabgaben eingenommen, obwohl im Schnitt nur zwei Prozent der Container einer solchen Kontrolle unterzogen werden.

Die Kommission weist darauf hin, dass sie darüber hinaus beabsichtigt, die technologische Forschung in Bezug auf Anwendungen des Satelliten-Funknavigationssystems (GALILEO und GPS) zu unterstützen und zu fördern, mit deren Hilfe es im Rahmen einer wirksamen Funk-Telekommunikationspolitik möglich wäre, nicht nur die Gefahrenabwehr, sondern auch die Sicherheit sowie die Schifffahrt und das Management in diesem Bereich zu verbessern.



Sämtliche Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Code haben verbindlichen Charakter, sind jedoch zum Teil auslegungsbedürftig oder können angepasst werden; Teil B dieses Codes enthält Empfehlungen, zu deren Umsetzung die Mitgliedstaaten aufgefordert werden.

Die Kommission hält es daher für unerlässlich, eine Grundlage für eine einheitliche Auslegung und Anwendung dieser Bestimmungen sowie für ihre Kontrolle durch die Gemeinschaft zu schaffen, um die besten Voraussetzungen dafür zu gewährleisten, dass die Mitgliedstaaten diese Bestimmungen fristgerecht zur Anwendung bringen; außerdem sollen so in der gesamten Europäischen Union gleiche Ausgangsbedingungen für den Zugang zu den Märkten und für ihre Kontrolle sowie für Aktivitäten im Seeverkehr geschaffen werden.

Aus den gleichen Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass bestimmte Vorschriften mit Empfehlungscharakter des Teils B des ISPS-Code verbindlich gemacht werden sollten, um zum einen das angestrebte Sicherheitsniveau anzuheben und zum anderen unterschiedliche Auslegungen von einem Mitgliedstaat zum anderen zu vermeiden.

Schließlich ist anzumerken, dass sich einige Bestimmungen der Änderung des SOLAS-Übereinkommens vom Dezember 2002 auf Instrumente auswirken, die bereits im Regelwerk der Gemeinschaft enthalten sind. Es handelt sich dabei um Vorschriften in Bezug auf das automatische Schiffsidentifizierungssystem (AIS), auf die Schiffsidentifikationsnummer und auf das lückenlose Stammdatendokument von Schiffen.

3.1.2. Sonderfälle: innergemeinschaftlicher Seeverkehr und Häfen, die nur gelegentlich in den internationalen Seeverkehr einbezogen werden

Einer der unumstößlichen Grundsätze der Politik der Gemeinschaft im Bereich des Seeverkehrs ist die Förderung der Diversifizierung der Verkehrsträger, um Engpässe, d.h. die Sättigung bestimmter Verkehrsträger (insbesondere des Straßenverkehrs) zu vermeiden. In diesem Zusammenhang kommt dem Seeverkehr zwischen Mitgliedstaaten und innerhalb eines Mitgliedstaats besonders große Bedeutung zu. Die Flexibilität, die er bietet, sollte also erhalten werden.

Aus diesem Grund sollten nach Ansicht der Kommission die alternativen Vorschriften zur Gefahrenabwehr, die in der Änderung des SOLAS-Übereinkommens vorgesehen sind, auch für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr gelten. Sie fordert daher die Mitgliedstaaten auf, untereinander bi- oder multilaterale Abkommen zu schließen, wie es in den Änderungen des SOLAS-

Übereinkommens¹¹ vorgesehen ist, insbesondere dort, wo dies zur Förderung des innergemeinschaftlichen Linien-Kurzstreckenseeverkehrs erforderlich ist. Wenn von dieser Möglichkeit innerhalb der Gemeinschaft Gebrauch gemacht werden sollte, sollten jedoch die Hafenanlagen für den innergemeinschaftlichen Verkehr und diejenigen, die im Verkehr mit Drittländern genutzt werden, klar unterschieden werden und unterschiedliche Anforderungen erfüllen.

Bei Häfen, die nur gelegentlich im internationalen Verkehr angelaufen werden, erscheint es unnötigerweise kostenträchtig, ihnen ständig die in den oben genannten internationalen Instrumenten vorgesehenen Maßnahmen aufzuerlegen. Eine zeitweise, aber wirksame Anwendung dieser Maßnahmen im Falle einzelner Operationen im internationalen Verkehr erscheint flexibler und wirtschaftlicher. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass innerhalb der Gemeinschaft – ad hoc und von Fall zu Fall – die in der Änderung des SOLAS-Übereinkommens vorgesehenen Flexibilitätsbestimmungen¹² geltend gemacht werden sollten, um den Aufwand auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

3.1.3. Kreuzfahrtschiffe

Die Arbeiten der IMO im Bereich der Gefahrenabwehr sehen keine speziellen Maßnahmen für Kreuzfahrtschiffe vor. Die Kommission vertritt jedoch die Ansicht, und hat dies auch bereits in ihrem Verkehrsweißbuch zum Ausdruck gebracht, das ihnen besondere Beachtung geschenkt werden sollte. Angesichts der Art ihrer Fahrten und der großen Zahl von Fahrgästen, die sie an Bord haben, könnten sie genauso wie andere Massenverkehrsmittel zum Ziel für terroristische Handlungen werden. Es ist daher zunächst erforderlich, dass der Zugang an Bord dieser Schiffe strenger kontrolliert wird; dies gilt sowohl für Personen als auch für ihre Habe und für alle Versorgungsgüter für das Schiff. In diesem Zusammenhang verdienen ganz besonders die Vorschriften erwähnt zu werden, die für die Aufnahme von Fahrgästen durch Kreuzfahrtschiffe im Hafen von Genua erlassen wurden und die sich offenbar an den Praktiken im Luftverkehr orientieren. Die Kommission hat 2002 eine Studie über die Verbesserung der Sicherheitsbedingungen für Fahrgäste auf Kreuzfahrtschiffen in den Mittelmeerhäfen der Europäischen Union finanziert. Die Ergebnisse dieser und einer weiteren, umfangreicheren Studie über die gesamte Sicherheitsproblematik von Häfen, die noch nicht abgeschlossen ist, werden zum Teil die Grundlage für eine künftige Gesetzesinitiative zur Gefahrenabwehr in den Häfen bilden. Die Frage der Kontrolle von Fahrgästen von Kreuzfahrtschiffen und gegebenenfalls ihrer Besatzung könnte vor allem im Rahmen der Neufassung der einschlägigen Texte, insbesondere des Gemeinsamen Handbuchs für die Außengrenzen, geprüft werden.

Schließlich müssen Interventionsmaßnahmen im Falle feindlicher Handlungen gegen solche Schiffe auf See vorgesehen werden. Einige Mitgliedstaaten haben sich darauf bereits vorbereitet. Solches Know-how sollte innerhalb der Europäischen Union verbreitet werden, und es müssten Interventionsszenarien entwickelt werden. Die Kommission ruft daher zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen allen

¹¹ Regel 11 (Abweichende Vereinbarungen für die Gefahrenabwehr) des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens

¹² Regel 2, Ziffer 2 (Anwendungsbereich für Hafenanlagen, in denen gelegentlich Schiffe der internationalen Seefahrt bedient werden) des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens

Mitgliedstaaten in Bezug auf Maßnahmen zur Terrorismusbekämpfung¹³ auf See im Falle feindlicher Handlungen gegen Schiffe der Gemeinschaft auf, insbesondere solche, die unmittelbar Kreuzfahrtschiffe oder Fahrgastschiffe oder indirekt europäische Häfen zum Ziel haben.

3.1.4. *Schiffe im nationalen Verkehr*

Damit ein Instrument der Gefahrenabwehr wirksam ist, muss es so allgemein wie möglich angelegt sein. Die amerikanische Küstenwache beherzigt diesen Grundsatz umfassend, denn es ist beabsichtigt, zum einen alle neuen Regeln der IMO im Bereich der Gefahrenabwehr auf alle Schiffe anzuwenden, die amerikanische Gewässer befahren, auch im nationalen Verkehr, und zum anderen den gesamten Teil B des ISPS-Code verbindlich vorzuschreiben.

Die Kommission glaubt nicht, dass derart umfassende Maßnahmen für die Gemeinschaft erforderlich sind. Dagegen hält sie es für unerlässlich, bestimmte Vorschriften auf den nationalen Seeverkehr anzuwenden, um das globale Ziel der Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu erreichen. Ihrer Ansicht nach müssen diese Maßnahmen in allen Mitgliedstaaten in einheitlicher Weise ergriffen werden, um gleiche Chancen für den Marktzugang aufrechtzuerhalten. Dabei ist die Verhältnismäßigkeit der anzuwendenden Maßnahmen gegenüber den potentiellen Risiken zu beachten. Außerdem ist die Beförderung von Fahrgästen als Priorität zu betrachten, da hier die Folgen einer vorsätzlichen kriminellen Handlung hinsichtlich der gefährdeten Menschenleben am schwersten wiegen. Dennoch darf dies keine zu große Einschränkung für die Liniendienste im Seeverkehr darstellen, sofern das angestrebte allgemeine Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt wird.

3.2. **Gefahrenabwehr in den Häfen der Gemeinschaft**

Die Arbeiten im Rahmen der IMO zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr beschränken sich auf Schiffe und Hafenanlagen, die die Schnittstelle Schiff/Hafen bilden¹⁴. Über diese Schnittstellenfunktion hinaus ist der Hafen der Ort, an dem sich die Personen- und Güterströme vom Meer und aus dem Landesinnern kreuzen. Hier treffen sich Arbeiter ganz unterschiedlicher Herkunft mit ganz unterschiedlichen Tätigkeiten, die alle für das reibungslose Funktionieren des Handelsverkehrs unverzichtbar sind.

Daher ist die Kommission, ohne eine nicht greifbare und einigermaßen virtuelle Kategorisierung vorzunehmen, der Ansicht, dass bestimmte vernünftige Praktiken im Bereich der Gefahrenabwehr allgemein angewandt werden sollten, unter Berücksichtigung einer genauen Analyse der Risiken, der örtlichen Gegebenheiten und der Aktivitäten in jedem Hafen.

In diesem Zusammenhang sind bereits einige Eckdaten deutlich. Die Ströme von Waren, Fahrgästen und Hafearbeitern, die in den Häfen mit unterschiedlichen

¹³ Rahmenbeschluss des Rates vom 13. Juni 2002 zur Terrorismusbekämpfung (2002/475/JAI, ABl. L 164).

¹⁴ Die Diplomatische Konferenz der IMO hat am 12. Dezember 2002 der IAO ein Mandat übertragen, gemeinsam mit der IMO einen Leitfadens guter Praktiken zu erstellen, der alle Aspekte der Gefahrenabwehr in Häfen abdeckt. Es wäre wünschenswert, diese gute Praxis über die Seeleute hinaus auf die Hafearbeiter sowie auf alle Beschäftigten auszuweiten, die gelegentlich in der Hafenzone tätig sind.

Verkehrsmitteln ankommen, müssen ermittelt und aufgesplittet werden, damit sie nicht ins Stocken geraten, und gleichzeitig müssen scharfe Sicherheitskontrollen erleichtert werden. Es müssen, entsprechend der Empfindlichkeit oder Gefährlichkeit der Anlagen, die sie beherbergen (beispielsweise Ladebereiche, Lagerzonen für empfindliche oder gefährliche Güter) reservierte Bereiche mit eingeschränktem Zugang eingerichtet werden¹⁵.

Auch bei den Kontrollen am Eingang der Hafenzone ist eine Rationalisierung anzustreben, insbesondere im Güterverkehr. Die Vielzahl der zuständigen Verwaltungen verkompliziert die Vorgänge, verlangsamt die Verkehrsströme und trägt zu Irrtümern oder Auslassungen insbesondere bei den Sicherheitskontrollen bei. Für die Kontrolle der Güter sind die Zollbehörden die zuständige Instanz, die am besten geeignet ist, solche Kontrollen durchzuführen und die Kontrollen, die durch andere nationale Verwaltungen delegiert wurden, zu koordinieren. Die Kommission befürwortet die Einführung eines „Ein-Schalter“-Systems, an dem die verschiedenen beteiligten Behörden vertreten sind und an dem die verschiedenen Kontrollen durchgeführt werden. Nachdem sie diesen Schalter passiert haben, sind jeder Fahrgast und jede Ware als sicher zu betrachten und können an Bord gehen beziehungsweise verladen werden.

Es ist ein stärkerer Austausch guter Praktiken zwischen den Häfen der Gemeinschaft anzustreben. Hier könnte die Zoll-Kontaktgruppe RALPH als Beispiel dienen. Diese Gruppe setzt sich aus hochrangigen Verantwortlichen aus dem Zollbereich einiger der größten nordeuropäischen Häfen¹⁶ zusammen. Diese treffen regelmäßig zusammen, um Maßnahmen festzulegen, die für Gleichbehandlung bei den Zollkontrollen sorgen. Eine ähnliche Gruppe, ODYSUD, gibt es für die Häfen in Südeuropa¹⁷.

Was die Seeleute angeht, so ist die Kommission der Ansicht, dass die laufenden Arbeiten bei der IAO im Hinblick auf die Erteilung sicherheitsüberprüfter Personalausweise einen Fortschritt sowohl in Bezug auf die Gefahrenabwehr als auch in Bezug auf die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen dieses Personals darstellen.

3.3. Verbesserung der Gefahrenabwehr in der gesamten Logistikkette

Die Gefahrenabwehr im Seeverkehr hängt in hohem Maße von der Sicherheit der anderen Verkehrsträger ab, über die er versorgt wird. Jede Kette ist immer nur so sicher wie ihr schwächstes Glied. Dies gilt besonders für die Beförderung von Seefracht, wo die Volumina dermaßen groß sind, dass die Waren am Eingang der Hafenzone nur stichprobenweise kontrolliert werden können. Diese Stichproben beruhen auf der Risikoanalyse und auf der Auswertung der Unterlagen und der Angaben. Auch in diesem Zusammenhang ist auf die wichtige Rolle hinzuweisen, die den Zollbehörden bei der Kontrolle der Waren in der gesamten internationalen Logistikkette zukommt. Dies gilt insbesondere für Container. Es ist daher von größter Wichtigkeit, dass ab Beginn des Versandvorgangs von Seefracht, das heißt

¹⁵ In diesen Bereichen könnten insbesondere die Jahresberichte des thematischen Netzes SIT (Safe Intermodal Transport), das für den Zeitraum 2003-2006 von der Kommission finanziert wird, Lösungsansätze liefern.

¹⁶ Rotterdam, Antwerpen, Felixstowe, Hamburg und Le Havre.

¹⁷ Barcelona, Leixoes, Piräus, Marseille, Triest und Koper.

schon ab dem Lager des ersten Lieferers, sowohl diese Waren als auch die an ihrer Handhabung Beteiligten (Lieferer und Transportunternehmer) und ihre jeweiligen Verantwortlichkeiten identifiziert werden können. Dieses Verfahren ist während der gesamten Beförderung bis zum Hafen beizubehalten, insbesondere wenn Waren zugeladen werden.

Dies wird bisher nur unzureichend so gehandhabt. Die derzeitige Praxis (beispielsweise: Manifest, Versiegelung der Container, deren Unversehrtheit gesichert werden muss, Zuladungen in letzter Minute) stellen eher Hindernisse für die Gefahrenabwehr dar, wie besonders die bereits erwähnte Praxis des „said to contain“ zeigt.

Daher unterstützt die Kommission den Ansatz der G8 in Bezug auf das Schutzniveau von Containern. Sie geht sogar noch weiter und vertritt die Ansicht, dass jede technische Lösung gefördert werden sollte, die es ermöglicht, Container zu bauen, die sicher sind und auf intelligente Weise verfolgt werden können, und ihren Einsatz auf alle Verkehrsträger auszuweiten¹⁸. Die jüngste Initiative zur Einrichtung einer informatisierten Zollbehörde¹⁹ zielt so darauf ab, eine technische Lösung einzuführen, die alle Beteiligten der Waren-Logistikkette im gleichen informatisierten Überwachungssystem zusammenfasst. Eine solche allgemeine Verbreitung hätte mehrere Vorteile: erhöhte Sicherheit in der gesamten Transportkette, da in Echtzeit Angaben über die Art der beförderten Waren sowie über die verschiedenen Akteure und ihre Verantwortlichkeiten abgefragt werden könnten. Davon kann durchaus eine Steigerung der Qualität und der Effizienz der Transportkette, die Einschränkung ihrer Nutzung zu illegalen Zwecken und ein Rückgang der Diebstähle während des Transports erwartet werden. Außerdem müsste das Management der Containerparks vereinfacht und rentabilisiert werden, so dass jeder Container für jeden Bestimmungsort und jeden Verkehrsträger eingesetzt werden könnte²⁰. Es erscheint daher unumgänglich, langfristig überall diesen Containertyp einzusetzen, sowohl aus unbestreitbaren Gründen der Sicherheit als auch, um alle möglichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu vermeiden²¹. Damit könnte auch gleichzeitig der Notwendigkeit Rechnung getragen werden, die die Container ohne Zeitverlust abzufertigen und die Gefahrenabwehr bei der Umladung²² in den Häfen zu gewährleisten, wo besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist, an der es beim jetzigen Stand der Dinge hinsichtlich der Gefahrenabwehr häufig mangelt.

¹⁸ In diesem Zusammenhang ist auf das Projekt SIMTAG (Safe and Secure Intermodal Transport Across the Globe) im Rahmen des Fünften Forschungsrahmenprogramms hinzuweisen, in dem ein großer Teil dieser Anforderungen auf technischer Ebene erfaßt wird.

¹⁹ Die Mitteilung der Kommission über ein vereinfachtes und informatisiertes Umfeld für den Zoll wird zur Zeit ausgearbeitet.

²⁰ Wäre demgegenüber die Nutzung „intelligenter“ Container auf den internationalen Verkehr beschränkt, würde dies nicht nur zu einem Sicherheitsdefizit bei den übrigen Verkehrsarten, sondern darüber hinaus auch zu unnötigen Kosten für Lagerung- und Leertransport der sogenannten „internationalen“ Container führen (für 2001 wird geschätzt, dass 21,7 % der insgesamt beförderten Container leer waren – Quelle: Policy Research Corporation).. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass Mindestvorschriften im Bereich der menschlichen Ernährung und der Tiernahrung einzuhalten sind, um Verunreinigungen zu vermeiden, und dass hier durchaus spezielle Container die beste Lösung wären.

²¹ Die Kommission wird diesen Ansatz in einem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über intermodale Ladeeinheiten vertreten, den sie in Kürze vorlegen wird.

²² „transhipment“

3.4. Kontrolle und Management der Gefahrenabwehr im Seeverkehr

In den neuen Normen der IMO sind bestimmte Verantwortlichkeiten im Bereich der Gefahrenabwehr eindeutig festgelegt, insbesondere die der Vertragsregierungen und der Seeverkehrsunternehmen. Dennoch gibt es in der Domäne des Seeverkehrs noch immer einige undurchsichtige oder sehr komplexe Bereiche, die eine optimale Gefahrenabwehr behindern.

Nach Ansicht der Kommission ist eine größere Transparenz in Bezug auf die Feststellung der Betreiber der Schiffe erforderlich. Sie merkt dazu an, dass der Seeverkehrsausschuss der OECD im Juli 2002 damit begonnen hat, eine Liste von Praktiken zu erstellen, die zur Undurchsichtigkeit in diesem Bereich beitragen können.

Im Übrigen wäre es sinnvoll, dass die Mitgliedstaaten sämtlich einen pluridisziplinären Ansatz verfolgen, wie es innerhalb der Kommission bereits der Fall ist, um alle Aspekte im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr im Seeverkehr abzudecken. Der Kommission ist sehr wohl bewusst, dass alle Mitgliedstaaten ihre historischen, kulturellen und praktischen Gründe für unterschiedliche Verwaltungs- und Wirtschaftssysteme im Seeverkehrs- und Hafenbereich haben, insbesondere hinsichtlich der Kontrollbehörden. Ohne dies in Frage zu stellen strebt die Kommission vor allem an, dass sowohl auf nationaler als auch auf gemeinschaftlicher Ebene klare und verständliche Verfahren für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr festgelegt werden.

Hinsichtlich der Anwendung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Hafenbereich befürwortet die Kommission die Einführung eines „Ein-Schalter“-Systems, wie unter Punkt 32 beschrieben.

Durch die Änderung des SOLAS-Übereinkommens und den ISPS-Code wird den Vertragsregierungen große Verantwortung übertragen. In Teil B des Code wird die Benennung einer nationalen Verbindungsstelle empfohlen, die für Fragen der Gefahrenabwehr im Seeverkehr auf nationaler Ebene zuständig ist und den Kontakt mit den Verbindungsstellen der anderen Vertragsregierungen aufrechterhält. Die Kommission hält die Benennung solcher Verbindungsstellen, die die einzige für die Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen zuständige nationale Behörde sind, in den Mitgliedstaaten für unerlässlich. Gleichmaßen erscheint eine „Hafen-Behörde zur Gefahrenabwehr“ unerlässlich, die für jeden Hafen der Gemeinschaft die Anwendung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen koordiniert.

Der beiliegende Verordnungsvorschlag enthält daher entsprechende Bestimmungen, mit deren Hilfe die Durchführung der weiter oben beschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Gemeinschaftsebene kontrolliert und die Rolle der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs in diesem Bereich festgelegt werden soll.

3.5. Versicherungsbedingungen und Risiken des Seeverkehrs

Im Versicherungssektor neigt man noch immer dazu, das mit terroristischen Akten verbundene Risiko im Bereich des Seeverkehrs als Risiko im Zusammenhang mit kriegerischen oder bewaffneten Auseinandersetzungen zu betrachten. Das

Terrorismusrisiko ist jedoch überall präsent und lässt sich nicht auf bestimmte geographische Zonen beschränken, wie das im Falle der mit dem Krieg verbundenen Risiken und in gewissem Maße bei den Risiken der Piraterie möglich ist. Der Versicherungssektor sollte also wohl seine Deckungshöchstgrenzen überprüfen und diese unterschiedlichen Risikotypen aufsplitten; dabei sollte der vom Vertragnehmer, der sich in als gefährlich anerkannten Zonen bewegt, tatsächlich anerkannte Risikobegriff zugrundegelegt werden. Die Kommission wird im Laufe des Jahres 2003 die möglichen Folgen der Verstärkung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr auf den Versicherungssektor prüfen, um für eine bessere Deckung des Risikos für die Betreiber und die Kunden des Seeverkehrs zu sorgen. Sie wird untersuchen, ob es sinnvoll ist, in diesem Bereich Maßnahmen vorzuschlagen, die die in dem im Oktober 2002 vorgelegten Richtlinienvorschlag zur Entschädigung für Opfer von Straftaten²³ enthaltenen ergänzen.

3.6. Gegenseitige Anerkennung auf internationaler Ebene

Die Umsetzung der genannten Maßnahmen, die sich sowohl aus den internationalen Instrumenten als auch aus den Initiativen auf der Ebene der Europäischen Union ergeben, muss den Ansprüchen der Partner der Gemeinschaft im Hinblick darauf genügen, dass sie für alle Seiten das höchstmögliche Maß an Sicherheit für den Seeverkehr gewährleisten. Die Europäische Union muss daher davon ausgehen können, dass die Drittländer im Handelsverkehr auch das gleiche Niveau der Gefahrenabwehr gewährleisten, bevor sie eine gegenseitige Anerkennung vereinbart, die die Gleichbehandlung nach sich zieht. Es müsste insbesondere geprüft werden, wie den am wenigsten entwickelten Ländern dabei geholfen werden kann, gleichwertige Standards der Gefahrenabwehr zu erreichen²⁴. Dies ist derzeit nur im Rahmen einer Zusammenarbeit vorstellbar, die alle Länder umfasst, die am internationalen Seeverkehr beteiligt sind. Allerdings geht es hier um die Lebensfähigkeit der Handelsströme und die Sicherheit der Bevölkerung der Europäischen Union. Die Kommission wird daher die Einrichtung einer Partnerschaft auf der Grundlage der gegenseitigen Anerkennung der Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen mit allen ihren internationalen Partnern befürworten, unter anderem mit den Vereinigten Staaten, um zu einem harmonischen und sicheren Fluss des Handels im Seeverkehr beizutragen.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission vertritt die Ansicht, dass ein kohärentes und gemeinsames Vorgehen der Gemeinschaft erforderlich ist, um die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu verbessern. Die Arbeiten in den internationalen Organisationen sollten auch weiterhin mit vorangetrieben werden, doch ist es angemessen, die in diesem Rahmen erlassenen Bestimmungen so schnell wie möglich umzusetzen; unter anderem die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festzulegen, die in den künftigen internationalen Übereinkommen nicht berücksichtigt sind; und auf internationaler Ebene die gegenseitige Anerkennung der erlassenen Vorschriften zu gewährleisten, um das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen im Handel auszuschalten. In diesem

²³ KOM(2002) 562 endg. vom 16.10.2002.

²⁴ In der Entschließung Nr. 5, die die Diplomatische Konferenz der IMO am 12. Dezember 2002 angenommen hat, wird zu einer solchen Hilfe für diese Länder sowie zu technischer Zusammenarbeit mit ihnen aufgerufen.

Sinne sind, auf der Grundlage eines vom Rat erteilten Mandates, Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten sowie mit den wichtigsten Handelspartnern der Gemeinschaft, insbesondere mit China und Russland, zu führen. Schließlich müssen Kohärenz und wirksame Umsetzung der verabschiedeten Maßnahmen kontrolliert werden, um die Glaubwürdigkeit der Gemeinschaft in dieser Sache sicherzustellen.

Da jedoch auch eine Verstärkung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, selbst in Verbindung mit angemessenen Sicherheitsmaßnahmen, nie jedes Risiko von Unfällen aufgrund von Fahrlässigkeit oder Vorsatz vollständig ausschließen kann, sollten die derzeitigen Maßnahmen überdacht werden, um die Folgen solcher Unfälle in Grenzen zu halten. Um den Schaden von Unfällen - unabhängig von ihrer Ursache - für die Bevölkerung und für die Umwelt zu begrenzen, wird die Kommission daher die Möglichkeit prüfen, Vorschriften zu erlassen, um zu gewährleisten, dass die Bevölkerung über ein Mindestmaß an Information über das Verhalten bei Unfällen verfügt. In diesem Zusammenhang wird die Kommission ebenfalls gemeinsam mit den Mitgliedstaaten prüfen, ob sichergestellt werden muss, dass im Voraus Notfallpläne vorgesehen und regelmäßig getestet werden, damit im Bedarfsfall eine optimale Organisation der Hilfe gewährleistet ist.

Auf legislativer Ebene wird die Kommission folgende Schritte unternehmen:

- Sie legt, gleichzeitig mit dieser Mitteilung, einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vor, die das Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens der IMO und den ISPS-Code umsetzt, schafft eine Grundlage für die Auslegung und einheitliche Anwendung dieser Bestimmungen sowie für ihre Kontrolle durch die Gemeinschaft, und weitet einen Teil der Bestimmungen auf den nationalen Seeverkehr aus.
- Sie wird, in Absprache mit den Mitgliedstaaten, die Arbeiten der Internationalen Arbeitsorganisation in Bezug auf die Verbesserung sicherer Ausweispapiere für Seeleute unterstützen. Sie wird, sofern erforderlich, im Anschluss an die für Juni 2003 vorgesehene Annahme des Textes durch die Internationale Arbeitsorganisation, im zweiten Halbjahr 2003 eine entsprechende Gesetzesinitiative vorsehen.
- Da derzeit auf internationaler Ebene keine Regelung für Maßnahmen zur Gefahrenabwehr besteht, die für sämtliche Hafenzonen gelten, behält sich die Kommission vor, im Laufe des Jahres 2003 einen Richtlinienvorschlag vorzulegen, in dem zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden, die in den Häfen der Gemeinschaft Anwendung finden.

ANHANG 1

Hafenverkehr – wichtigste Seehäfen der EU

**Größtes Hafenverkehrsaufkommen nach Gesamtfrachtaufkommen
2000 / 1996 (Mio. Tonnen)**

	Hafen , Land	2000	1996	Änderung in % 2000/1996
1.	Rotterdam, NL	320.0	284.4	12.5%
2.	Antwerpen, B	130.5	106.5	22.5%
3.	Marseille, F	94.1	90.7	3.7%
4.	Hamburg, D	85.9	70.9	21.2%
5.	Le Havre, F	67.5	56.2	20.1%
6.	Amsterdam, NL	64.1	54.8	17.0%
7.	Tees & Hartlep, UK	51.5	44.6	15.5%
8.	Genua, I	50.8	45.9	10.7%
9.	Hull & Imminghan, UK	50.0	46.8	6.8%
10.	London, UK	47.9	52.7	-9.1%
11.	Triest, I	47.6	41.5	14.7%
12.	Dunkerque, F	45.3	34.9	29.8%
13.	Bremen / B' haven, D	44.8	31.5	42.2%
14.	Algeciras, SP	44.0	34.2	28.7%
15.	Wilhelmshaven, D	43.4	37.2	16.7%
16.	Forth Ports, UK	41.1	45.6	-9.9%
17.	St. Nazaire, F	36.6	24.7	48.2%
18.	Zeebrugge, B	35.5	28.5	24.6%
19.	Götheburg, S	33.1	28.0	18.2%
20.	Felixstowe, UK	31.6	25.8	22.5%
21.	Liverpool/Mersey-side, UK	30.6	31.0	-1.3%
22.	Barcelona, SP	29.8	23.6	26.3%
23.	Venedig, I	28.2	24.1	17.0%
24.	Bilbao, SP	27.5	21.7	26.7%
25.	Tarragona, SP	27.3	30.8	-11.4%

Quelle: Institute of shipping economics and logistics, BREMEN
- Shipping Statistics Yearbook 2001

ANHANG 2

Die fünfzehn wichtigsten Häfen der Europäischen Union im Jahr 2000

für den Containerverkehr

(in Mio. Transporteinheiten - TEU-)

Rotterdam	6,27
Hamburg	4,24
Antwerpen	4,08
Felixstowe	2,80
Bremerhaven	2,71
Gioia Tauro	2,65
Algeciras	2,01
Genua	1,50
Le Havre	1,46
Barcelona	1,38
Valencia	1,30
Piräus	1,15
Southampton	1,06
Zeebrugge	0,96
La Spezia	0,91

Quelle: Lloyds List Special Report, September 26, 2001 und Policy Research Corporation

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

Die Arbeiten zum Thema der Gefahrenabwehr im Seeverkehr wurden in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Februar 2002 aufgenommen. Unter diesen Umständen hielt es die Kommission für sinnvoll, den Ausgang der Diskussionen in der IMO abzuwarten, anstatt einseitige Maßnahmen zu erarbeiten.

Am 12. Dezember 2002 nahm die IMO im Anschluss an eine fünftägige Diplomatische Konferenz eine Änderung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS - Safety Of Life At Sea), insbesondere ein neues Kapitel mit dem Titel „Besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ sowie einen Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code - International Ship and Port Facility Security) an.

Durch diese Instrumente soll dem Aspekt der Gefahrenabwehr im Seeverkehr in Bezug auf die Schifffahrt im eigentlichen Sinne und auf die Hafenanlagen Rechnung getragen werden²⁵.

Die Arbeiten im Rahmen der IMO zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr beschränken sich auf Schiffe und Hafenanlagen, die die Schnittstelle Schiff/Hafen bilden. Die Kommission wird zu einem späteren Zeitpunkt einen Legislativvorschlag zur Gefahrenabwehr in den Häfen der Gemeinschaft vorlegen.

Alle Mitgliedstaaten sind in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaaten betroffen, dreizehn als Hafenstaaten.

Alle Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Code haben verbindlichen Charakter; Teil B dieses Codes enthält Empfehlungen, zu deren Umsetzung die Mitgliedstaaten aufgefordert werden²⁶.

Diese internationalen Instrumente enthalten vor allem folgende wichtige Bestimmungen.

Die verbindlichen Vorschriften (Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Code) bilden einen unerlässlichen Rahmen für die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr.

Sie betreffen die **Ausstattung der Schiffe** mit einer unveränderlichen Schiffsidentifikationsnummer, einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS), einem Gefahren-Alarmsystem, das im Falle einer feindlichen Handlung gegen das Schiff ein Alarmsignal verbreitet, sowie die Ausstellung eines lückenlosen Stammdatendokuments des

²⁵ Als Hafenanlagen sind Anlagen zu verstehen, die die Schnittstelle zwischen Hafen und Schiff bilden.
²⁶ Diese Bestimmungen gelten für Fahrgastschiffe, für Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber, für ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten sowie für Hafenanlagen für den internationalen Verkehr.

Die Änderung des SOLAS-Übereinkommens gilt als am 1. Januar 2004 angenommen, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt mehr als Drittel der Vertragsparteien des Übereinkommens oder aber Vertragsstaaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, der IMO ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben. Der ISPS-Code findet ab 1. Juli 2004 Anwendung, wenn das Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens (Besondere Massnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt) in Kraft tritt.

Schiffes, eines echten Identifikationspapiers, anhand dessen sich die Geschichte des Schiffs zurückverfolgen lässt.

Weiter sehen sie ein **Paket aktiver und passiver Maßnahmen zur Gefahrenabwehr** vor, die in drei Stufen gestaffelt sind (normal, verstärkt, erhöht); welche dieser Stufen angesetzt wird, hängt von der Risikoanalyse ab. Daraus ergibt sich insbesondere die Verpflichtung, Verantwortliche für die Umsetzung der Gefahrenabwehrmaßnahmen (Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff, im Unternehmen und in der Hafenanlage) zu benennen, unter Berücksichtigung der Risikoanalyse (Schiff und Hafenanlagen) Pläne zur Gefahrenabwehr zu erarbeiten, und ein **Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes** auszustellen. Zusätzlich dazu werden Maßnahmen zur Ausbildung des beteiligten Personals und Übungen durchgeführt.

Weiter kann, entsprechend der potentiellen Risiken für Bevölkerung, materielle Güter oder Umwelt, zwischen dem Schiff und der Hafenanlage, die es aufnimmt, eine Erklärung zur Risikobewertung vereinbart werden, in der die Verantwortlichkeiten beider Seiten im Einzelnen festgelegt werden. Außerdem kann **ein Schiff in einem Hafen oder vor seinem Einlaufen in einen Hafen** von den Behörden des Hafenstaates zum Zwecke der Gefahrenabwehr **kontrolliert** werden. Die **Zuständigkeiten und Pflichten der verschiedenen Beteiligten** (Vertragsregierungen, Unternehmen, Schiffskapitäne, Hafenanlagen) **sind klar definiert**.

Teil B des ISPS-Code enthält ein Paket sehr detaillierter Maßnahmen, die den verschiedenen Akteuren bei der Umsetzung der verbindlich vorgeschriebenen Maßnahmen als Anleitung dienen sollen.

Hinsichtlich der Verantwortlichkeit der Vertragsstaaten brauchen diese vor allem Leitlinien für die Benennung der anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr (deren Aufgabe es ist, Dienstleistungen im Bereich der Gefahrenabwehr für Hafenanlagen und Schiffe zu erbringen) und der nationalen oder regionalen Verbindungsstellen für Fragen der Gefahrenabwehr im Seeverkehr, für die Handhabung der Gefahrenstufen und für den Informationsaustausch im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr. Dieser Teil des ISPS-Code enthält auch ausführliche Vorschläge, sowohl für die Schiffe als auch für die Hafenanlagen, in Bezug auf die Risikoanalyse und die zu erstellenden Pläne zur Gefahrenabwehr, sowie in Bezug auf die Ausbildung des Personals und auf Übungen. Unter anderem wird erläutert, wie und in welchen Fällen zwischen einem Schiff und der Hafenanlage, die es aufnimmt, eine Erklärung zur Risikobewertung zu vereinbaren ist.

Die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Code müssen am 1. Juli 2004 in Kraft treten. Dies lässt wenig Zeit für den Abschluss aller hierzu erforderlichen Vorbereitungen. Daher ist es angebracht, einige Bestimmungen schon im Vorgriff in Kraft zu setzen.

Im Übrigen enthalten diese internationalen Instrumente Bestimmungen, deren Geltungsbereich auf Gemeinschaftsebene präzisiert werden muss. Ihre Anwendung beschränkt sich auf den internationalen Seeverkehr; die Gefahrenabwehr muss jedoch in einem größeren Zusammenhang gesehen und daher auf bestimmte nationale Verkehrsträger ausgeweitet werden, wobei natürlich eine der Art und der Folgen der Risiken entsprechende Abstufung zu beachten ist.

Einige Bestimmungen der Änderung des SOLAS-Übereinkommens vom Dezember 2002 wirken sich auf Instrumente aus, die bereits im Regelwerk der Gemeinschaft enthalten sind. Dabei handelt es sich um:

- Änderungen der Regel 19 des Kapitels V des SOLAS-Übereinkommens „Ausrüstungspflichten bezüglich der Navigationsausrüstung (Navigationssystem und –geräte) an Bord“. Diese Vorschriften über ein automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS) müssten im Rahmen der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr erlassen werden,
- Änderungen der Regeln 3 und 5 des Kapitels XI-1 des SOLAS-Übereinkommens über die Schiffsidentifikationsnummer und die lückenlose Stammdatendokumentation für Schiffe. Diesen Vorschriften wird vor allem im Rahmen der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Hafenstaatkontrolle Rechnung getragen.

Nach Ansicht der Kommission sind daher Maßnahmen erforderlich, um

- auf Gemeinschaftsebene die Verwirklichung des wichtigsten Ziels dieser internationalen Instrumente, nämlich der Verbesserung der Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen, zu gewährleisten und zu überwachen.
- in der gesamten Europäischen Union für eine einheitliche Umsetzung und gleiche Ausgangsbedingungen für den Zugang zu den Märkten und für ihre Kontrolle sowie zu den Aktivitäten im Seeverkehr zu sorgen.

Die Kommission

- **wird daher im Wege des Komitologieverfahrens die erwähnten Richtlinien 2002/59/EG und 95/21/EG anpassen, um die einschlägigen Vorschriften der neuen Regeln des SOLAS-Übereinkommens, mit Ausnahme der Regeln des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Code, darin aufzunehmen,**
- **schlägt dem Europäischen Parlament und dem Rat vor, so bald wie möglich diese Verordnung über die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen zu verabschieden, die das Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens der IMO und den ISPS-Code umsetzt, eine Grundlage für die Auslegung und einheitliche Anwendung dieser Bestimmungen sowie für ihre Kontrolle durch die Gemeinschaft schafft, und einen Teil der Bestimmungen auf den nationalen Seeverkehr ausweitet.**

WARUM IST EINE VERORDNUNG ERFORDERLICH?

- Die Umsetzung der Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Code erfolgt wahrscheinlich in den Mitgliedstaaten nicht einheitlich, da diese Instrumente zwar verbindliche Vorschriften enthalten, die jedoch zum Teil ausgelegt und angepasst werden können, sowie Bestimmungen mit Empfehlungscharakter. Die Umsetzung der Bestimmungen und die Kontrolle der Schiffe aus Drittländern, die vor unseren Küsten fahren und unsere Häfen anlaufen, muss in einheitlicher Weise erfolgen.

- Es besteht die Gefahr, dass die Mitgliedstaaten nationale Vorschriften von unterschiedlicher Tragweite verabschieden, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten anwendbar sind. Eine fehlende Harmonisierung der Maßnahmen würde sich nachteilig auf den Seeverkehr auswirken. Dies könnte Unterschiede beim angestrebten Schutzniveau nach sich ziehen und leicht zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Mitgliedstaaten führen.
- Das Ziel, die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu verbessern, kann nicht erreicht werden, wenn man sich auf den internationalen Seeverkehr beschränkt, sondern erfordert die Ausweitung bestimmter Maßnahmen auf den nationalen Verkehr, was nur durch eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene in einheitlicher Weise gewährleistet werden kann.
- Darüber hinaus sind Maßnahmen zu treffen, um die Mitgliedstaaten zu ermutigen, den innergemeinschaftlichen Linienseeverkehr auf festen Strecken und unter Nutzung speziell dafür vorgesehener Hafenanlagen zu fördern, und dabei gleichzeitig den Erfordernissen der Gefahrenabwehr ausreichend Rechnung zu tragen.

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DES VORSCHLAGS

- Die Verordnung zielt darauf ab, eine einheitliche Grundlage für die Auslegung und die Umsetzung sowie für die Kontrolle der besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr durch die Gemeinschaft zu schaffen und den Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und dem neuen ISPS-Code Rechnung zu tragen; dazu
 - schreibt sie bestimmte Vorschriften des Teils B des ISPS-Code, die dort nur Empfehlungscharakter haben, verbindlich vor, um zum einen das angestrebte Sicherheitsniveau anzuheben und zum anderen unterschiedliche Auslegungen von einem Mitgliedstaat zum anderen zu vermeiden. Diese Vorschriften betreffen die Pläne zur Gefahrenabwehr und Gutachten zur Risikobewertung für Schiffe und Hafenanlagen, bestimmte Verantwortlichkeiten der Vertragsregierungen im Bereich der Gefahrenabwehr, sowie die Verpflichtung des Unternehmens, dem Kapitän des Schiffes Informationen über den Betreiber des Schiffes zu übermitteln.
 - fordert die Mitgliedstaaten auf, zur Förderung des innergemeinschaftlichen Kurzstreckenseeverkehrs die Abkommen entsprechend Regel 11, Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens der IMO zu schließen, um Vereinbarungen in Bezug auf die Gefahrenabwehr im innergemeinschaftlichen Linienseeverkehr auf festen Strecken und unter Nutzung speziell dafür vorgesehener Hafenanlagen zu treffen, ohne das angestrebte allgemeine Schutzniveau zu beeinträchtigen. Sie sieht vor, dass vor der Unterzeichnung dieser Abkommen eine Überprüfung der Konformität vorgenommen wird.
 - Legt die von den Mitgliedstaaten zu treffenden Vorkehrungen für Häfen fest, die nur gelegentlich auf internationalen Fahrten angelaufen werden.
 - Legt die Gefahrenabwehr-Kontrollen vor dem Einlaufen eines Schiffes gleich welcher Herkunft in einen Hafen der Gemeinschaft sowie die entsprechenden Kontrollen im Hafen fest.
 - Schreibt eine einzige nationale Behörde, die für die Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen zuständig ist, sowie einen Zeitplan für die vorgezogene Durchführung bestimmter Vorschriften der Verordnung vor.

- Sieht die Überprüfung der Modalitäten für die Kontrolle der Umsetzung der nationalen Pläne vor, die im Rahmen dieser Verordnung verabschiedet wurden.
- Überträgt der mit der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs²⁷ geschaffenen Agentur die Aufgabe, die Kommission bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen.
- Sieht ein Verfahren für die Anpassung der Bestimmungen dieser Verordnung vor.
- *Hinsichtlich des nationalen Seeverkehrs ist die Kommission der Ansicht, dass das globale Ziel der Gefahrenabwehr im Seeverkehr nur erreicht werden kann, wenn bestimmte Vorschriften auf diese Verkehrsart Anwendung finden. Ihrer Ansicht nach müssen diese Maßnahmen in allen Mitgliedstaaten in einheitlicher Weise ergriffen werden, um gleiche Chancen für den Marktzugang aufrechtzuerhalten. Dabei ist die Verhältnismäßigkeit der anzuwendenden Maßnahmen gegenüber den potentiellen Risiken zu beachten. Außerdem ist die Priorität der Personenverkehr. Dennoch darf dies keine zu große Einschränkung für die Liniendienste im Seeverkehr darstellen, sofern das angestrebte allgemeine Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt wird. Die Verordnung*
 - weitet daher sämtliche Vorschriften des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Code auf Fahrgastschiffe auf Inlandfahrten aus, bei denen sie sich mehr als zwanzig Meilen von der Küste entfernen; die Bestimmungen dieser Texte über die Erstellung von Gutachten zur Risikobewertung, von Plänen zur Gefahrenabwehr und über die Benennung von Beauftragten zur Gefahrenabwehr für Unternehmen und Schiffe finden auch Anwendung auf Schiffe auf Inlandfahrt.
 - legt die Modalitäten für Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr für Fahrgastschiffe auf Inlandfahrt im Linienbetrieb fest, auf denen sie sich mehr als zwanzig Meilen von den Küste entfernen.
 - sieht die Möglichkeit vor, unter strengen und jederzeit nachprüfbareren Bedingungen, von der Verpflichtung zu Gefahrenabwehr-Kontrollen vor dem Einlaufen in einen Hafen bei Schiffen abzusehen, die auf einem Liniendienst innerhalb eines Mitgliedstaats oder zwischen Mitgliedstaaten eingesetzt werden.

▪ *Rechtliche Überlegungen*

Die Kommission schlägt als Rechtsgrundlage der Verordnung Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag vor, ungeachtet der Vorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der inneren Sicherheit und der Maßnahmen, die aufgrund des Titels VI des Vertrags über die Europäische Union getroffen werden können.

Einzelermägungen

Artikel 1:

Zielsetzung der Verordnung.

Artikel 2:

Definition der wesentlichen in der Verordnung verwendeten Begriffe. Diese beruhen überwiegend auf den Begriffen, die in den besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die von der Diplomatischen Konferenz der IMO am 12. Dezember 2002 zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens verabschiedet wurden, sowie im ISPS-Code verwendet werden.

Artikel 3:

Definition der gemeinsamen Maßnahmen und Anwendungsbereich der Verordnung.

Die besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, mit denen das SOLAS-Übereinkommen geändert wird, und der ISPS-Code gelten für die folgenden Arten von Schiffen in internationaler Fahrt:

- Fahrgastschiffe unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen;
- Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen;
- ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten; und

Hafenanlagen, wo die genannten in der internationaler Fahrt eingesetzten Schiffe abgefertigt werden.

Mit der vorliegenden Verordnung werden alle in den betreffenden OMI-Dokumenten vorgesehenen Maßnahmen auf Fahrgastschiffe, die in internationaler Fahrt mehr als 20 Seemeilen vor der Küste verkehren, sowie auf die ihnen dienenden Hafenanlagen ausgedehnt.

Desgleichen werden die Vorschriften über besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Code bezüglich der Durchführung von Gutachten zur Risikobewertung, der Ausarbeitung von Plänen zur Gefahrenabwehr sowie der Benennung von Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und von Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff auch auf andere Schiffe ausgedehnt, die im Inlandsverkehr eingesetzt werden (Fahrgastschiffe, unter Einschluss von Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und darüber, unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen), sowie auf die ihnen dienenden Hafenanlagen.

Teil B des ISPS-Code enthält eine Reihe von Empfehlungen für die Umsetzung der verbindlichen IMO-Vorschriften (besondere Maßnahmen zur Verbesserung der

Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und zur Änderung des SOLAS-Übereinkommens, Teil A des ISPS-Code), die die Mitgliedstaaten gehörig zu berücksichtigen haben.

Mit dem Ziel, das Sicherheitsniveau im Seeverkehr der Gemeinschaft zu erhöhen, und um eine unterschiedliche Auslegung durch die Mitgliedstaaten zu vermeiden, was insbesondere zu Wettbewerbsverfälschungen führen könnte, werden durch diese Verordnung die folgenden Abschnitte von Teil B des ISPS-Code verbindlich vorgeschrieben:

- 1.12: fortdauernde Prüfung der Relevanz der Pläne zur Gefahrenabwehr für Schiffe und ihre Überarbeitung
- 1.16: Gutachten zur Risikobewertung für Hafenanlagen und regelmäßige Überprüfung der Gutachten
- 4.1: Schutz der Vertraulichkeit von Plänen zur Gefahrenabwehr und Gutachten zur Risikobewertung
- 4.5: Mindestkompetenzen der anerkannten Organisationen zur Gefahrenabwehr, die von den Mitgliedstaaten mit der Durchführung von Gutachten zur Risikobewertung für Hafenanlagen beauftragt werden können und im Namen der zuständigen Behörde der Mitgliedstaaten mit der Genehmigung von Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiffe und mit der Prüfung und Bescheinigung der Einhaltung der Vorschriften zur Gefahrenabwehr für Schiffe betraut werden können
- 4.8: Festlegung der Gefahrenstufe für Schiffe und Hafenanlagen durch die Mitgliedstaaten
- 4.14, 4.15, 4.16: Einrichtung von zentralen oder regionalen Verbindungsstellen für Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen und die den Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff, zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen bereitzustellenden Informationen
- 4.18: Ausweisdokumente für Mitarbeiter von Regierungsbehörden, die mit der Überprüfung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr beauftragt sind
- 4.24: Anwendung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die der Staat vorsieht, dessen Hoheitsgewässer befahren werden, durch die betreffenden Schiffe
- 4.28: Berücksichtigung der neuen Anforderungen, die sich aus den Aufgaben zur Gefahrenabwehr ergeben, bei der Festlegung der Besatzungsstärke
- 4.41: gegenseitige Unterrichtung der Staaten über die Ausweisung aus einem Hafen oder das Verwehren der Einfahrt in einen Hafen
- 4.45: Behandlung von Schiffen eines Staates, der nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist
- 6.1.: Verpflichtung des Unternehmens, dem Kapitän Informationen über die Schiffsbetreiber bereitzustellen
- 8.3 bis 8.10: einzuhaltende Mindeststandards bezüglich der Risikobewertung für das Schiff
- 9.2: einzuhaltende Mindeststandards bezüglich des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff

- 13.6 und 13.7: Häufigkeit von Übungen und Schulungen zur Gefahrenabwehr für Schiffsbesatzungen sowie für die Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und für das Schiff
- 15.3 und 15.4: einzuhaltende Mindeststandards bezüglich der Risikobewertung für die Hafenanlage
- 16.3 und 16.8: einzuhaltende Mindeststandards bezüglich des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage
- 18.5 und 18.6: Häufigkeit von Übungen und Schulungen zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen sowie für die Beauftragten zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen

Artikel 4:

Bestätigt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, der IMO die gemäß der Regel 13 (Mitteilungspflichten) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt erforderlichen Angaben zu übermitteln; diese Verpflichtung wird auch gegenüber der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten geschaffen. Die Angaben beziehen sich auf die zuständigen einzelstaatlichen Behörden, die für die Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen zuständig sind, das Vorhandensein genehmigter Pläne zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen, rund um die Uhr verfügbare Verbindungsstellen, die unterschiedliche Arten von Alarmmeldungen und Informationen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt entgegennehmen und bearbeiten sowie entsprechende Ratschläge erteilen oder Unterstützung leisten können, die Benennung anerkannter Organisationen zur Gefahrenabwehr sowie auf abweichende Vereinbarungen für die Gefahrenabwehr und gleichwertige Vorkehrungen für die Gefahrenabwehr.

Artikel 5:

Räumt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit ein, untereinander Abkommen oder Übereinkommen nach Regel 11 (Abweichende Vereinbarungen für die Gefahrenabwehr) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt zu schließen, insbesondere solche, die zur Förderung des innergemeinschaftlichen Kurzstrecken-Linienseeverkehrs auf festen Strecken unter Nutzung besonderer Hafenanlagen erforderlich sind.

Der dritte Unterabsatz von Absatz 2 ermöglicht es der Kommission, Entwürfe von Übereinkünften vor deren Abschluss im Rahmen des Verfahrens bei Schutzmaßnahmen zu prüfen.

Absatz 4 erlaubt es den Mitgliedstaaten, Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr für Fahrgastschiffe zu treffen, die auf einem inländischen Liniendienst eingesetzt sind, bei dem sie weiter als 20 Seemeilen vor der Küste verkehren, sowie für dazu dienende Hafenanlagen, ohne dass dadurch das angestrebte allgemeine Sicherheitsniveau beeinträchtigt wird. Die Kommission wird die Bedingungen der Kontrolle dieser Maßnahmen bei den Inspektionen nach Artikel 10 prüfen.

Artikel 6:

Betrifft Hafenanlagen in Häfen, die gelegentlich dem internationalen Seeverkehr dienen und bei denen die ständige Anwendung aller Regeln zur Gefahrenabwehr dieser Verordnung unverhältnismäßig wäre. Jeder Mitgliedstaat legt gemäß seiner eigenen Risikobewertung die Liste der betreffenden Häfen fest und bestimmt die Ersatzmaßnahmen, die ein angemessenes Schutzniveau gewährleisten. Er übermittelt der Kommission diese Informationen in Gänze und übermittelt den anderen Mitgliedstaaten lediglich die Liste der Häfen.

Artikel 7:

Verpflichtet jedes Schiff, das in den Hafen eines Mitgliedstaats einlaufen will, im Voraus Informationen über sein Internationales Zeugnis zur Gefahrenabwehr an Bord und über die Gefahrenstufen, die für seinen Betrieb gelten oder zuvor gegolten haben, sowie alle weiteren praktischen Informationen zur Gefahrenabwehr zu übermitteln.

Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, eine „zuständige Stelle für die Gefahrenabwehr im Hafen“ zu benennen, die mit der Koordinierung der Anwendung der in dieser Verordnung vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bezüglich Schiffen und Hafenanlagen betraut ist.

Die Mitgliedstaaten bewahren Protokolle über die in diesem Rahmen durchgeführten Verfahren für jedes Schiff auf.

Artikel 8:

Schiffe, die Liniendienste innerhalb eines Mitgliedstaats oder zwischen Mitgliedstaaten durchführen, können von diesen Kontrollen zur Gefahrenabwehr vor dem Einlaufen in einen Hafen ausgenommen werden. Mit der Ausnahme ist für die Reederei die Verpflichtung verbunden, die Liste der betreffenden Schiffe und alle üblicherweise erforderlichen Informationen ständig zur Verfügung der Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten bereitzuhalten.

Die Liste der betreffenden Unternehmen und Schiffe ist darüber hinaus von jedem betroffenen Mitgliedstaat der Kommission zu übermitteln.

Artikel 9:

Die Kontrollen zur Gefahrenabwehr im Hafen werden normalerweise von den für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten durchgeführt.

Das Vorliegen des internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr kann auch von Inspektoren im Rahmen der Hafenstaatkontrolle überprüft werden, und zwar gemäß Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Hafenstaatkontrolle²⁸ in der Fassung der Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001²⁹.

Dieser Artikel sieht mithin eine gegenseitige Ergänzung der Maßnahmen der betreffenden Verwaltungen vor, falls unterschiedliche Verwaltungen beteiligt sind.

²⁸ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

²⁹ ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 17.

Artikel 10:

Verpflichtet die Mitgliedstaaten hinsichtlich der Verwaltung, der Kontrolle und der Bereitstellung der zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Mittel und schreibt vor, dass sie einen nationalen Plan zur Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung erlassen.

Es wird eine einzige nationale Behörde geschaffen, die für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen zuständig ist und der Ansprechpartner der Kommission für die Durchführung dieser Verordnung ist.

In Absatz 3 wird ein Zeitplan für die vorgezogene Umsetzung bestimmter Maßnahmen festgelegt, was den Anforderungen der von der Diplomatischen Konferenz der IMO am 12. Dezember 2002 verabschiedeten Entschließung Nr. 6 entspricht, damit die angestrebte Regelung zur Gefahrenabwehr zum 1. Juli 2004, dem von der IMO festgelegten Datum, wirksam wird. Dieser Zeitplan umfasst die folgenden Maßnahmen:

- Benennung einer einzigen nationalen Behörde gemäß der Definition im vorangehenden Absatz bis 1. Januar 2004;
- Durchführung von Gutachten zur Risikobewertung von Schiffen und Hafenanlagen sowie Benennung von Beauftragten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, von Unternehmen und in Hafenanlagen bis 1. März 2004;
- Genehmigung der Pläne zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen bis 1. Mai 2004;
- Ausstellung internationaler Zeugnisse über die Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen bis 1. Juni 2004.

In den Absätzen 4 bis 6 wird ein Verfahren festgelegt, nach dem von der Kommission überwachte Inspektionen eingerichtet werden, mit denen überprüft wird, ob die in jedem nationalen System durchgeführten Kontrollen der Umsetzung wirksam sind.

Nach Absatz 7 unterstützt die Agentur, die durch die Verordnung Nr. 1406/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs³⁰ geschaffen wurde, im Einklang mit ihrer Geschäftsordnung die Kommission bei deren Aufgaben.

Artikel 11:

Ermöglicht es der Kommission, spätere Änderungen des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Code im Rahmen des Regelungsverfahrens zu berücksichtigen und Bestimmungen von Teil B des ISPS-Code, die durch die vorliegende Verordnung nicht bereits verbindlich vorgeschrieben werden, im Lichte der gewonnenen Erfahrungen ebenfalls verbindlich zu machen sowie eine harmonisierte Regelung für die Anwendung der verbindlichen Bestimmungen von Teil B des ISPS-Code festzulegen.

³⁰ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

Artikel 12:

Die Kommission wird durch einen Ausschuss unterstützt, der gemäß dem Regelungsverfahren (Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³¹) und gemäß dem Verfahren bei Schutzmaßnahmen (Artikel 6 desselben Beschlusses) tätig wird.

Dieser Ausschuss ist der durch Artikel 3 der Verordnung 2099/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)³².

Artikel 13:

Verpflichtet die Mitgliedstaaten, Sanktionen bei Zuwiderhandlung gegen die vorliegende Verordnung vorzusehen, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen.

Artikel 14:

Um den Termin für die Umsetzung der besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, mit denen das SOLAS-Übereinkommen geändert wird, und des ISPS-Code, der in der IMO auf den 1. Juli 2004 festgelegt wurde, einhalten zu können und eine schrittweise und geordnete Umsetzung zu fördern, wird die vorliegende Verordnung am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten.

Sie findet ab dem 1. Juli 2004 Anwendung, ausgenommen Artikel 10 Absatz 3, dessen Bestimmungen zu den dort genannten Daten in Kraft treten und anwendbar sein werden. Dies betrifft:

- die Benennung einer einzigen nationalen Behörde bis 1. Januar 2004;
- die Durchführung von Gutachten zur Risikobewertung von Schiffen und Hafenanlagen sowie Benennung von Beauftragten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, von Unternehmen und in Hafenanlagen bis 1. Februar 2004;
- die Genehmigung der Pläne zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen bis 1. Mai 2004;
- die Ausstellung internationaler Zeugnisse über die Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen bis 1. Juni 2004.

³¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

³² ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

Anhang 1:

Dieser Anhang enthält Kapitel XI-2 (Besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt) des SOLAS-Übereinkommens.

Anhang 2:

Dieser Anhang enthält Teil A des ISPS-Code.

Anhang 3:

Dieser Anhang enthält Teil B des ISPS-Code.

Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen
(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Kommission³³,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags³⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Feindselige Handlungen und der Terrorismus gehören zu den schwersten Bedrohungen der Ideale von Demokratie und Freiheit und der Werte des Friedens, die das Wesen der Europäischen Union ausmachen.
- (2) Angesichts drohender unrechtmäßiger Handlungen muss die Abwehr von Gefahren von der Seeschifffahrt der Europäischen Gemeinschaft und von den Bürgern, die die Seeschifffahrt nutzen, jederzeit sichergestellt werden.
- (3) Die Diplomatische Konferenz der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) hat am 12. Dezember 2002 Änderungen des SOLAS-Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie einen Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) verabschiedet. Diese Vorschriften, mit denen die Gefahrenabwehr auf Schiffen, die im internationalen Handel eingesetzt werden, und der zugehörigen Hafenanlagen verbessert werden sollen, umfassen zwingende Bestimmungen, deren Geltungsbereich in der Gemeinschaft zu präzisieren ist, sowie Bestimmungen mit Empfehlungscharakter, von denen einige innerhalb der Gemeinschaft verbindlich vorgeschrieben werden müssen.

³³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (4) Unbeschadet der Vorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der nationalen Gefahrenabwehr und der Maßnahmen, die aufgrund des Titels VI des Vertrags über die Europäische Union getroffen werden können, sollte die Verwirklichung des im zweiten Erwägungsgrund genannten Ziels der Gefahrenabwehr im Wege der Annahme geeigneter Maßnahmen im Bereich der Schifffahrtspolitik erfolgen, mit denen gemeinsame Normen für die Auslegung, Umsetzung und gemeinschaftliche Kontrolle der Bestimmungen, die von der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) am 12. Dezember 2002 verabschiedet wurden, festgelegt werden. Durchführungskompetenzen sollten an die Kommission delegiert werden, damit sie detaillierte Anwendungsmaßnahmen erlassen kann.
- (5) Der vorliegende Rechtsakt trägt den grundlegenden Rechten und den anerkannten Grundsätzen Rechnung, insbesondere der Charta der Grundrechte der Europäischen Union.
- (6) Außer bei Schiffen, die im internationalen Seeverkehr eingesetzt werden, und den ihnen dienenden Hafenanlagen muss auch die Gefahrenabwehr bei Schiffen, die im nationalen Verkehr innerhalb der Gemeinschaft eingesetzt werden, und den ihnen dienenden Hafenanlagen verbessert werden; dies gilt angesichts der großen Zahl von Fahrgästen, die sie befördern, insbesondere für Fahrgastschiffe.
- (7) Teil B des ISPS-Code umfasst bestimmte Empfehlungen, deren Anwendung innerhalb der Gemeinschaft verbindlich vorgeschrieben werden sollte, um die Verwirklichung des im zweiten Erwägungsgrund beschriebenen Ziels der Gefahrenabwehr auf einheitliche Weise zu erreichen.
- (8) Um zu dem anerkannten und notwendigen Ziel einer Förderung des innergemeinschaftlichen Kurzstreckenseeverkehrs beizutragen, sollten die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, im Hinblick auf Regel 11, Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens der IMO die Übereinkünfte über Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr in der innergemeinschaftlichen Linienschifffahrt auf festen Strecken unter Nutzung spezifischer zugehöriger Hafenanlagen zu schließen, ohne das allgemein angestrebte Niveau der Gefahrenabwehr zu beeinträchtigen.
- (9) Bei Hafenanlagen in Häfen, die nur gelegentlich dem internationalen Seeverkehr dienen, könnte die ständige Anwendung aller Regeln zur Gefahrenabwehr dieser Verordnung unverhältnismäßig sein. Es ist an den Mitgliedstaaten, unter Berücksichtigung der von ihnen durchgeführten Gutachten zur Risikobewertung die betreffenden Häfen und die Ersatzmaßnahmen, die ein angemessenes Schutzniveau gewährleisten, zu bestimmen.
- (10) Die Einhaltung der Vorschriften zur Gefahrenabwehr muss von den Mitgliedstaaten gegenüber Schiffen, ungeachtet deren Herkunft, die in einen Hafen der Gemeinschaft einzulaufen beabsichtigen, wachsam kontrolliert werden. Die Mitgliedstaaten müssen eine „zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen“ benennen, die mit der Koordinierung der Anwendung der in dieser Verordnung vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bezüglich Schiffen und Hafenanlagen betraut ist. Diese Behörde muss von jedem Schiff, das in den Hafen einlaufen will, im Voraus Informationen über sein internationales Zeugnis zur Gefahrenabwehr an Bord und über die Gefahrenstufen, die für seinen Betrieb gelten oder zuvor gegolten haben, sowie alle weiteren praktischen Informationen zur Gefahrenabwehr verlangen.

- (11) Es ist vorzusehen, dass die Mitgliedstaaten Freistellungen von dem systematischen Erfordernis der Unterrichtung nach dem vorstehenden Erwägungsgrund für innergemeinschaftliche oder nationale Liniendienste im Seeverkehr gewähren können, sofern die betreffenden Auskünfte von den Unternehmen, die diese Dienste betreiben, nach Anfrage der zuständigen Behörden des Mitgliedstaats jederzeit bereitgestellt werden können.
- (12) Die Kontrollen zur Gefahrenabwehr im Hafen können von den zuständigen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten vorgenommen werden, hinsichtlich des internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr jedoch auch von Inspektoren im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Hafenstaatkontrolle³⁷ in der Fassung der Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001³⁸. Es ist daher vorzusehen, dass sich die betreffenden Verwaltungen ergänzen, sofern unterschiedliche Verwaltungen beteiligt sind.
- (13) Angesichts der Tatsache, dass an der Umsetzung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf nationaler Ebene unterschiedliche Stellen beteiligt sind, ist es erforderlich, dass jeder Mitgliedstaat eine einzige zuständige Behörde benennt, die auf nationaler Ebene mit der Koordinierung und Kontrolle der Anwendung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt betraut ist. Die Mitgliedstaaten sollten die notwendigen Mittel bereitstellen und einen nationalen Plan für die Durchführung dieser Verordnung aufstellen, um das im zweiten Erwägungsgrund genannte Ziel der Gefahrenabwehr zu erreichen, insbesondere einen Zeitplan für die vorgezogene Durchführung bestimmter Maßnahmen gemäß der am 12. Dezember 2002 angenommenen Entschließung Nr. 6 der Diplomatischen Konferenz der IMO. Die Wirksamkeit der Kontrollen der Durchführung jedes nationalen Systems sollte Gegenstand von Inspektionen sein, die von der Kommission überwacht werden.
- (14) Die durch die Verordnung Nr. 1406/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs³⁹ geschaffene Agentur sollte die Kommission bei Bedarf bei ihren Inspektionsaufgaben sowie bei der Aufbewahrung und Nachbereitung der einschlägigen, von den Mitgliedstaaten gelieferten Informationen unterstützen.
- (15) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁴⁰ getroffen werden. Mit diesen Aufgaben sollte der Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) betraut werden, der durch Artikel 3 der Verordnung Nr. 2099/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)⁴¹ eingerichtet wurde.

³⁷ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

³⁸ ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 17.

³⁹ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

⁴⁰ ABl. L 184 vom 17.1.1999, S. 23.

⁴¹ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

Dazu sollte ein Verfahren zur Anpassung dieser Verordnung vorgesehen werden, um der Weiterentwicklung der internationalen Instrumente Rechnung zu tragen und anderen Bestimmungen von Teil B des ISPS-Code, die von dieser Verordnung nicht bereits jetzt verbindlich vorgeschrieben werden, im Lichte der gewonnenen Erfahrungen verbindlich zu machen.

- (16) Da die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahme, nämlich die Schaffung und Anwendung zweckdienlicher Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht umfassend genug verwirklicht werden können und sich wegen der europäischen Dimension dieser Verordnung daher besser auf Gemeinschaftsebene erreichen lassen, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem Grundsatz der Subsidiarität nach Artikel 5 EG-Vertrag Maßnahmen ergreifen. Diese Verordnung beschränkt sich nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit desselben Artikels auf die zur Erreichung der Ziele der Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen notwendigen Mindestvorschriften und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

1. Hauptziel dieser Verordnung ist die Einführung und Umsetzung gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen im internationalen Seehandel und im nationalen Verkehr sowie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in den zugehörigen Hafenanlagen angesichts der Bedrohung durch vorsätzliche Handlungen.
2. Die Verordnung dient außerdem als Grundlage für die harmonisierte Auslegung und Umsetzung sowie die gemeinschaftliche Kontrolle der besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die von der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) am 12. Dezember 2002 zur Änderung des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie zur Einführung des Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS) verabschiedet wurden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Besondere Maßnahmen des SOLAS-Abkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ sind die Änderungen zur Einführung des Kapitels XI-2 des Internationalen Übereinkommens der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1994 (SOLAS-Übereinkommen) in der jeweils geltenden Fassung, die von der Diplomatischen Konferenz der IMO am 12. Dezember 2002 verabschiedet wurden und in der Entschließung Nr. 1 der Diplomatischen Konferenz enthalten sind und dieser Verordnung als Anhang 1 angefügt wurden;

2. „ISPS-Code“ ist der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code), der von der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation am 12. Dezember 2002 verabschiedet wurde;
3. „Teil A des ISPS-Code“ sind die Präambel und die verbindlichen Vorschriften, die Teil A des ISPS-Code bilden und die Bestimmungen von Kapitel IX-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 in der jeweils geltenden Fassung betreffen, die von der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) am 12. Dezember 2002 verabschiedet wurden und in der Entschließung Nr. 2 der Diplomatischen Konferenz enthalten sind und dieser Verordnung als Anhang 2 angefügt wurden;
4. „Teil B des ISPS-Code“ sind die Empfehlungen, die Teil B des ISPS-Code bilden und die Bestimmungen von Kapitel IX-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 in der jeweils geltenden Fassung sowie Teil A des ISPS-Code betreffen, die von der Diplomatischen Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) am 12. Dezember 2002 verabschiedet wurden und in der Entschließung Nr. 2 der Diplomatischen Konferenz enthalten sind und dieser Verordnung als Anhang 3 angefügt wurden;
5. „Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ ist die Kombination der Maßnahmen und personellen und materiellen Mittel zum Schutz des Seeverkehrs vor einer Bedrohung durch vorsätzliche Handlungen;
6. „einzige nationale Behörde“ ist die nationale Behörde, die für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen zuständig ist und von dem jeweiligen Mitgliedstaat benannt wird;
7. „zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen“ ist die von der einzigen nationalen Behörde jedes Mitgliedstaats benannte Behörde, die die Anwendung der in dieser Verordnung vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bezüglich der Schiffe und Hafenanlagen in jedem Hafen der Gemeinschaft koordiniert;
8. „internationaler Seeverkehr“ ist jede Seeverkehrsverbindung von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb dieses Staats oder umgekehrt;
9. „nationaler Seeverkehr“ ist jede Verkehrsverbindung über See zwischen dem Hafen eines Mitgliedstaats und demselben oder einem anderen Hafen dieses Mitgliedstaats;
10. „Liniendienst“ ist eine Abfolge von Überfahrten, die so organisiert ist, dass eine Verbindung zwischen zwei oder mehr Häfen sichergestellt wird:
 - a) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan,
 - b) oder mit einer solchen Regelmäßigkeit oder Häufigkeit, dass sie eine erkennbare systematische Abfolge bildet;
11. „Hafenanlage“ ist der Ort, an dem sich die Schnittstelle Schiff/Hafen befindet; sie umfasst gegebenenfalls Bereiche wie Reeden, Warteplätze und seewärtige Hafenzufahrten;

12. „Schnittstelle Schiff/Hafen“ sind die Interaktionen, die stattfinden, wenn ein Schiff unmittelbar in Geschehnisse wird, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern vom oder zum Schiff oder mit dem Erbringen von Hafendienstleistungen stehen.

Artikel 3

Gemeinsame Maßnahmen und Anwendungsbereich

1. Im internationalen Seeverkehr wenden die Mitgliedstaaten die besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und Teil A des ISPS-Code gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 2 unter den Bedingungen und für die Schiffe, Unternehmen und Hafenanlagen an, die in diesen Vorschriften genannt sind.
2. Im nationalen Seeverkehr gelten die Erfordernisse von Absatz 1 in gleicher Weise für Fahrgastschiffe, die für einen nationalen Verkehrsdienst eingesetzt werden und der Klasse A im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe⁴² angehören, sowie für ihre Unternehmen und die ihnen dienenden Hafenanlagen.

Die Vorschriften der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und des ISPS-Code bezüglich der Durchführung von Gutachten zur Gefahrenabwehr, der Erstellung von Plänen zur Gefahrenabwehr sowie der Benennung von Beauftragten für die Gefahrenabwehr in Unternehmen und auf Schiffen gelten für andere Schiffe gemäß der Begriffsbestimmung von Regel 2 Absatz 1.1 (Anwendung / Arten von Schiffen) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die im nationalen Verkehr eingesetzt sind. Dieselben Anforderungen gelten für die ihnen dienenden Hafenanlagen.

3. Bei der Umsetzung der Bestimmungen, die sich aus Absatz 1 und 2 ergeben, tragen die Mitgliedstaaten den Empfehlungen in Teil B des ISPS-Code gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 4 so weit wie möglich Rechnung.
4. Die Mitgliedstaaten halten die Bestimmungen der folgenden Absätze von Teil B des ISPS-Code ein, als wenn diese verbindlich wären:
 - 1.12 (Überprüfung der Pläne zur Gefahrenabwehr für Schiffe).
 - 1.16 (Gutachten zur Risikobewertung für Hafenanlagen),
 - 4.1 (Schutz der Vertraulichkeit von Plänen zur Gefahrenabwehr und Gutachten zur Risikobewertung),
 - 4.5 (Mindestkompetenz der anerkannten Organisationen zur Gefahrenabwehr),
 - 4.8 (Festlegung der Gefahrenstufe),

⁴² ABl. L 144 vom 15. Mai 1998, S. 1.

- 4.14, 4.15, 4.16 (Verbindungsstellen und Informationen über Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen),
 - 4.18 (Ausweisdokumente),
 - 4.24 (Anwendung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die der Staat vorsieht, dessen Hoheitsgewässer befahren werden, durch die betreffenden Schiffe),
 - 4.28 (Besatzungsstärke von Schiffen),
 - 4.41 (gegenseitige Unterrichtung über den Verweis aus einem Hafen oder das Verwehren der Einfahrt in einen Hafen),
 - 4.45 (Schiffe eines Staates, der nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist),
 - 6.1 (Verpflichtung des Unternehmens, dem Kapitän Informationen über die Schiffsbetreiber bereitzustellen),
 - 8.3 bis 8.10 (Mindeststandards für Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff),
 - 9.2 (Mindeststandards für Pläne zur Risikobewertung für das Schiff),
 - 13.6 und 13.7 (Häufigkeit von Übungen und Schulungen zur Gefahrenabwehr für Schiffsbesatzungen sowie für die Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und für das Schiff),
 - 15.3 und 15.4 (Mindeststandards für Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage),
 - 16.3 und 16.8 (Mindeststandards für Pläne zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage),
 - 18.5 und 18.6 (Häufigkeit von Übungen und Schulungen zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen sowie für die Beauftragten zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen),
5. Die in Absatz 1.16 von Teil B des ISPS-Code vorgesehene regelmäßige Überprüfung von Plänen zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen wird vorgenommen, wenn sich Art oder Zweckbestimmung einer Hafenanlage ändern, spätestens jedoch nach Ablauf von drei Jahren nach Erstellung des Plans oder seiner letzten Überprüfung.
6. Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Kontaktangaben der Regierungsbeauftragten nach Absatz 4.16 von Teil B des ISPS-Code sowie die gemäß Absatz 4.41 von Teil B des ISPS-Code vorgesehenen Angaben für den Fall, dass ein Schiff eines Hafens verwiesen oder ihm die Einfahrt in einen Hafen verwehrt wird.

Artikel 4

Mitteilungspflichten

Jeder Mitgliedstaat gewährleistet die Übermittlung von Informationen an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation, die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten, die gemäß den Bestimmungen der Regel 13 (Mitteilungspflichten) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt verlangt werden.

Artikel 5

Innergemeinschaftlicher und nationaler Seeverkehr

1. Im Sinne dieser Verordnung kann die Regel 11 (Vereinbarungen über andere Maßnahmen der Gefahrenabwehr) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt auf den innergemeinschaftlichen Linienseeverkehr angewendet werden, der auf festen Strecken unter Nutzung spezifischer zugehöriger Hafenanlagen durchgeführt wird.
2. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten untereinander jeweils bilaterale oder multilaterale Übereinkünfte schließen, die in der genannten Regel vorgesehen sind und die insbesondere zur Förderung des innergemeinschaftlichen Kurzstreckenseeverkehrs erforderlich sind.

Die betreffenden Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Entwürfe solcher Übereinkünfte.

Die Kommission prüft, ob die Entwürfe der Übereinkünfte ein angemessenes Schutzniveau gewährleisten, insbesondere hinsichtlich der Bestimmungen von Absatz 2 der Regel 11, und mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehen. Entsprechen die Entwürfe der Übereinkommen diesen Kriterien nicht, trifft die Kommission innerhalb von vier Monaten eine Entscheidung nach dem Verfahren des Artikels 12 Absatz 3; in einem solchen Fall ändern die betroffenen Mitgliedstaaten die Entwürfe, bevor sie die Übereinkünfte schließen.

3. Der Zeitabstand für die Überprüfung dieser Übereinkünfte nach Absatz 4 der Regel 11 der besonderen Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt darf drei Jahre nicht überschreiten.
4. Die Mitgliedstaaten können Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr für Fahrgastschiffe treffen, die auf einem inländischen Liniendienst eingesetzt sind und unter Artikel 3 Absatz 2 ersten Unterabsatz fallen, sowie für dazu dienende Hafenanlagen, ohne dass dadurch das angestrebte allgemeine Sicherheitsniveau beeinträchtigt wird.

Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission diese Maßnahmen sowie ihre regelmäßigen Überprüfungen zum 1. Juli jedes Jahres mit.

Die Anwendungsbedingungen dieser Maßnahmen sind Gegenstand von Inspektionen der Kommission gemäß Artikel 10 Absatz 4 bis 7 nach den dort vorgesehenen Modalitäten.

Artikel 6

Gelegentlicher internationaler Seeverkehr

1. Jeder Mitgliedstaat legt in Anbetracht der durchgeführten Gutachten zur Riskobewertung für die Hafenanlage die Liste der betreffenden Häfen sowie den Umfang der getroffenen Vorkehrungen für die Anwendung der Bestimmungen von Regel 2 Absatz 2 (Umfang der Anwendung auf Hafenanlagen, die auf internationalen Fahrten gelegentlich genutzt werden) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt fest.
2. Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission bis zum 1. Juli 2004 diese Liste und unterrichtet sie über die getroffenen Vorkehrungen.
3. Jeder Mitgliedstaat übermittelt diese Liste gleichzeitig den anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 7

Kontrollen zur Gefahrenabwehr vor dem Einlaufen in einen Hafen innerhalb der Gemeinschaft

1. Wenn ein Schiff, das den Bestimmungen der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und dem ISPS-Code oder den Bestimmungen des Artikels 3 unterliegt, die Absicht bekundet, in den Hafen eines Mitgliedstaats einzulaufen, verlangt die für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständige Behörde dieses Mitgliedstaats die Angabe der in Absatz 2.1 der Regel 9 (Schiffe, die in einen Hafen einer anderen Vertragspartei einzulaufen beabsichtigen) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt vorgesehenen Informationen. Die Behörde prüft die vorgelegten Angaben und wendet nötigenfalls die in Absatz 2 der genannten Regel vorgesehenen Verfahren an.
2. Die vom vorstehenden Absatz betroffenen Angaben sind vorzulegen
 - a) mindestens vierundzwanzig Stunden im Voraus oder
 - b) spätestens beim Auslaufen des Schiffs aus dem vorhergehenden Hafen, wenn die Dauer der Fahrt weniger als vierundzwanzig Stunden beträgt, oder
 - c) falls nicht bekannt ist, welcher Hafen angelaufen wird oder sich dies während der Fahrt ändert, sobald diese Information verfügbar ist.
3. Für jedes Schiff wird ein Bericht über das Vorgehen aufbewahrt.

Artikel 8

Freistellungen von den Kontrollen zur Gefahrenabwehr vor dem Einlaufen in einen Hafen

1. Die Mitgliedstaaten können die Liniendienste zwischen Häfen in ihrem Hoheitsgebiet von dem Erfordernis gemäß Artikel 7 freistellen, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Das Unternehmen, das die betreffenden Liniendienste durchführt, stellt ein Verzeichnis der betreffenden Schiffe auf, das ständig aktualisiert wird, und übermittelt es der für den betreffenden Hafen zuständigen Behörde für die Gefahrenabwehr.
 - b) Für jede durchgeführte Fahrt werden die Angaben, die in Absatz 2.1 der Regel 9 der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt vorgesehen sind, zur Verfügung der zuständigen Behörde für die Gefahrenabwehr des Hafens gehalten. Das Unternehmen hat ein internes System zu errichten, mit dem rund um die Uhr sichergestellt wird, dass nach Eingang einer Anforderung die entsprechenden Informationen der für die Gefahrenabwehr im Hafen zuständigen Behörde unverzüglich übermittelt werden.
2. Wird ein internationaler Liniendienst zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten durchgeführt, kann jeder der betreffenden Mitgliedstaaten die anderen Mitgliedstaaten um die Freistellung dieses Dienstes ersuchen. Alle betreffenden Mitgliedstaaten arbeiten im Hinblick auf die Erteilung einer Freistellung für den fraglichen Dienst gemäß den in Absatz 1 genannten Bedingungen zusammen.
3. Die Mitgliedstaaten überprüfen regelmäßig, dass die Bedingungen der Absätze 1 und 2 erfüllt sind. Ist mindestens eine dieser Bedingungen nicht erfüllt, entziehen die Mitgliedstaaten dem betreffenden Unternehmen unverzüglich die Freistellung.
4. Die Mitgliedstaaten legen die Liste der in Anwendung dieses Artikels freigestellten Unternehmen und Schiffe fest und halten sie auf aktuellem Stand. Die Mitgliedstaaten übermitteln diese Angaben der Kommission.

Artikel 9

Kontrollen zur Gefahrenabwehr in den Häfen der Gemeinschaft

1. Die Kontrolle des Zeugnisses gemäß Absatz 1.1 der Regel 9 (Kontrolle von Schiffen in Häfen) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt wird im Hafen entweder von der für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörde des Hafens nach Artikel 2 Absatz 7 oder von den Besichtigern gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Hafenstaatkontrolle⁴³ in der Fassung der Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001⁴⁴ vorgenommen.
2. Wird der Besichtigter im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nicht auch für die zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 7 tätig, und ist er der Auffassung, dass ernsthafte Gründe für die Annahme vorliegen, dass das Schiff den Bestimmungen der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt oder des ISPS-Code nicht entspricht, wendet er sich unverzüglich an die zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen, die daraufhin die in Absatz 1.2 und 1.3 der Regel 9 der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt vorgesehenen Maßnahmen ergreift.

Artikel 10

Durchführung und Kontrolle der Einhaltung

1. Die Mitgliedstaaten nehmen die Verwaltungs- und Kontrollaufgaben wahr, die sich aus den Bestimmungen der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und des ISPS-Code ergeben. Sie vergewissern sich, dass alle notwendigen Mittel zur Durchführung dieser Verordnung zugewiesen und wirksam bereitgestellt sind.
2. Gemäß der Regel 13 der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt benennen die Mitgliedstaaten die für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen zuständige nationale Behörde. Diese einzige nationale Behörde ist der Ansprechpartner der Kommission bei der Durchführung dieser Verordnung.
3. Die Mitgliedstaaten verabschieden jeweils einen nationalen Plan zur Durchführung dieser Verordnung. Sie treffen alle Vorkehrungen um die vorzeitige Durchführung folgender Maßnahmen zu gewährleisten:
 - Benennung einer einzigen nationalen Behörde gemäß der Definition im vorangehenden Absatz bis 1. Januar 2004;

⁴³ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

⁴⁴ ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 17.

- Erstellung von Gutachten zur Risikobewertung von Schiffen und Hafenanlagen sowie Benennung von Beauftragten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen, in Hafenanlagen und von Unternehmen bis 1. März 2004;
 - Genehmigung der Pläne zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen bis 1. Mai 2004;
 - Ausstellung internationaler Zeugnisse über die Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen bis 1. Juni 2004.
4. Sechs Monate nach dem Anwendungsdatum dieser Verordnung beginnt die Kommission in Zusammenarbeit mit der in Absatz 2 genannten Behörde mit Inspektionen, bei denen die Modalitäten der Kontrolle bei der Umsetzung der im Rahmen dieser Verordnung erlassenen nationalen Pläne überprüft werden. Bei diesen Inspektionen werden die von der in Absatz 2 genannten Behörde vorgelegten Informationen, insbesondere die Kontrollberichte, berücksichtigt. Die Modalitäten dieser Inspektionen werden nach dem Verfahren in Artikel 12 Absatz 2 festgelegt.
5. Die von der Kommission mit der Durchführung der Inspektionen nach Absatz 4 beauftragten Personen legen vor Beginn der Inspektion eine schriftliche Bestätigung der Kommissionsdienststellen vor, in der Art und Zweck der Inspektion sowie das vorgesehene Datum des Inspektionsbeginns angegeben sind. Die Kommission informiert die von der Inspektion betroffenen Mitgliedstaaten rechtzeitig vor den Inspektionen.
- Die Inspektionen können mit dem Ziel, die wirksame Umsetzung der nationalen Pläne zu überprüfen, bei Bedarf auf die Dienste ausgedehnt werden, die mit der Kontrolle der Hafenanlagen, der Unternehmen und der Schiffe beauftragt sind. In diesem Fall werden die Inspektionen unangekündigt durchgeführt.
- Der betroffene Mitgliedstaat unterzieht sich diesen Inspektionen und trägt dafür Sorge, dass die betroffenen Organisationen oder Personen sich ihnen ebenfalls unterziehen.
6. Die Kommission übermittelt die Inspektionsberichte dem betroffenen Mitgliedstaat, der innerhalb von drei Monaten nach deren Erhalt die Maßnahmen mitteilt, die er zur Abstellung etwaiger Mängel getroffen hat. Der Bericht und die Antwort der in Absatz 2 genannten Behörde werden dem in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschuss übermittelt.
7. Die durch die Verordnung Nr. 1406/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs⁴⁵ geschaffene Agentur unterstützt die Kommission satzungsgemäß bei ihren Inspektionsaufgaben sowie bei der Aufbewahrung und Nachbereitung der von den Mitgliedstaaten in Anwendung der Artikel 3 Absatz 6, Artikel 4, 5, 6, 8 und 10 vorgelegten Informationen.

⁴⁵

ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

Artikel 11

Änderungen

Gemäß dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 können Bestimmungen angenommen werden, um

- spätere Änderungen der für diese Verordnung einschlägigen internationalen Vorschriften anzuwenden,
- im Lichte der gemachten Erfahrungen die in Artikel 3 Absatz 4 vorgesehenen Verpflichtungen auf andere Absätze von Teil B des ISPS-Code auszudehnen oder eine harmonisierte Regelung für ihre Anwendung festzulegen.

Artikel 12

Ausschuss

1. Die Kommission wird durch den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch Artikel 3 der Verordnung Nr. 2099/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)⁴⁶ eingerichtet wurde.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Verfahren nach Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁴⁷ unter Beachtung von dessen Artikel 8 anzuwenden.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Verfahren nach Artikel 6 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8 anzuwenden.

Artikel 13

Sanktionen

Die bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

⁴⁶ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

⁴⁷ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 14

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft. Sie findet ab dem 1. Juli 2004 Anwendung, ausgenommen Artikel 10 Absatz 3, dessen Bestimmungen zu den dort genannten Daten in Kraft treten und anwendbar sind.

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

Geschehen zu Brüssel am [...].

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG 1

**ÄNDERUNGEN DES ANHANGS DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS
VON 1974 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE
IN DER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG**

"KAPITEL XI-2

**BESONDERE MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER
GEFAHRENABWEHR IN DER SCHIFFFAHRT**

Regel 1

Begriffsbestimmungen

1 Im Sinne dieses Kapitels haben, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- .1 Der Ausdruck "*Massengutschiff*" bezeichnet ein Massengutschiff im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel IX/1.6.
- .2 Der Ausdruck "*Chemikalientankschiff*" bezeichnet ein Chemikalientankschiff im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel VII/8.2.
- .3 Der Ausdruck "*Gastankschiff*" bezeichnet ein Gastankschiff im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel VII/11.2.
- .4 Der Ausdruck "*Hochgeschwindigkeitsfahrzeug*" bezeichnet ein Fahrzeug im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel X/1.2.
- .5 Der Ausdruck "*ortsbewegliche Offshore-Bohreinheit*" bezeichnet eine bewegliche Offshore-Bohreinheit mit mechanischem Antrieb im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel IX/1, die sich nicht an ihrem Einsatzort befindet.
- .6 Der Ausdruck "*Öltankschiff*" bezeichnet ein Öltankschiff im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel II-1/2.12.
- .7 Der Ausdruck "*Unternehmen*" bezeichnet ein Unternehmen im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel IX/1.
- .8 Der Ausdruck "*Schnittstelle von Schiff und Hafen*" bezeichnet das Wechselspiel von Tätigkeiten, die stattfinden, wenn ein Schiff mittelbar oder unmittelbar in Geschehnisse einbezogen wird, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern vom oder zum Schiff oder mit dem Erbringen von Hafendienstleistungen stehen.
- .9 Der Ausdruck "*Hafenanlage*" bezeichnet eine von der Vertragsregierung oder von der zuständigen Behörde bestimmte Örtlichkeit, wo das Zusammenwirken von Schiff und Hafen stattfindet. Dieser Ausdruck schließt Reeden, Warteplätze und seewärtige Hafenzufahrten ein.

- .10 Der Ausdruck "*Umschlagstätigkeit von Schiff zu Schiff*" bezeichnet alle nicht in Bezug zu einer Hafenanlage stehenden Umschlagstätigkeiten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern.
- .11 Der Ausdruck "*zuständige Behörde*" bezeichnet die Stelle(n) oder Verwaltung(en) innerhalb der Vertragsregierung, die aus der Sicht der Hafenanlage für die Sicherstellung der Umsetzung der Bestimmungen dieses Kapitels im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr in Hafenanlagen und der Schnittstelle von Schiff und Hafen zuständig ist/sind.
- .12 Der Ausdruck "*Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code)*" bezeichnet den Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, der aus dem Teil A (der verbindlichen Charakter hat) und dem Teil B (der empfehlenden Charakter hat) besteht, in der am 12. Dezember 2002 mit Entschließung 2 der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See beschlossenen und gegebenenfalls von der Organisation geänderten Fassung, sofern
 - .1 Änderungen von Teil A des Code nach Maßgabe von Artikel VIII des Übereinkommens betreffend das Verfahren für Änderungen der Anlage mit Ausnahme ihres Kapitels I beschlossen und in Kraft gesetzt worden und wirksam geworden sind und
 - .2 Änderungen von Teil B des ISPS-Code vom Schiffssicherheitsausschuss nach Maßgabe seiner Geschäftsordnung beschlossen worden sind.
- .13 Der Ausdruck "*akute Bedrohung*" bezeichnet alle verdächtigen Vorgänge oder Umstände, durch welche die Sicherheit eines Schiffes unter Einschluss von ortsbeweglichen Offshore-Bohreinheiten und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, einer Hafenanlage, der Schnittstelle von Schiff und Hafen oder einer Umschlagstätigkeit von Schiff zu Schiff bedroht wird.
- .14 Der Ausdruck "*Gefahrenstufe*" umschreibt die Wahrscheinlichkeit, dass eine akute Bedrohung eintritt oder dass der Versuch einer akuten Bedrohung unternommen wird.
- .15 Der Ausdruck "*Erklärung zur Risikobewertung*" bezeichnet eine Vereinbarung zwischen einem Schiff und einer Hafenanlage oder einem anderen Schiff, mit der beziehungsweise mit dem ein Zusammenwirken stattfindet; in der Vereinbarung wird festgelegt, welche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr jede Partei umsetzen wird.
- .16 Der Ausdruck "*Anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr (RSO)*" bezeichnet eine Stelle mit Erfahrung in Sicherheitsangelegenheiten und Kenntnissen über betriebliche Vorgänge auf Schiffen und in Häfen, die dazu ausreichen, eine nach diesem Kapitel oder nach Teil A des ISPS-Code vorgeschriebene Beurteilung, Überprüfung, Genehmigung oder Zeugniserteilung durchzuführen.

2 Der Ausdruck "*Schiff*" schließt bei Verwendung in den Regeln 3 bis 13 ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ein.

3 Der Ausdruck "*alle Schiffe*" bezeichnet bei Verwendung in diesem Kapitel jedes Schiff, auf das dieses Kapitel Anwendung findet.

4 Der Ausdruck "*Vertragsregierung*" schließt bei Verwendung in den Regeln 3, 4, 7, 10, 11, 12 und 13 eine Bezugnahme auf die "zuständige Behörde" ein.

Regel 2

Anwendung

1 Dieses Kapitel findet Anwendung auf

.1 die nachstehenden Arten von in internationaler Fahrt eingesetzten Schiffen:

.1.1 Fahrgastschiffe unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen;

.1.2 Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen; und

.1.3 ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten;

.2 Hafenanlagen, wo die genannten in internationaler Fahrt eingesetzten Schiffe abgefertigt werden.

2 Unbeschadet der Ziffer 1.2 entscheiden die Vertragsregierungen über den Umfang der Anwendung dieses Kapitels und der einschlägigen Abschnitte von Teil A des ISPS-Code auf diejenigen Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet, wo trotz hauptsächlich Verwendung durch Schiffe, die nicht in internationaler Fahrt eingesetzt sind, gelegentlich eine Abfertigung von Schiffen erforderlich ist, die von einer internationalen Fahrt einlaufen oder zu einer internationalen Fahrt auslaufen.

2.1 Die Vertragsregierungen müssen ihre Entscheidungen nach Ziffer 2 auf der Grundlage eines nach Maßgabe von Teil A des ISPS-Code erstellten Gutachtens zur Risikobewertung für die Hafenanlage treffen.

2.2 Durch keine Entscheidung, die eine Vertragsregierung nach Ziffer 2 trifft, darf die Gefahrenstufe in Frage gestellt werden, die durch die Anwendung dieses Kapitels oder von Teil A des ISPS-Code erreicht werden soll.

3 Dieses Kapitel findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einer Vertragsregierung gehörende oder von ihr betriebene Schiffe, die derzeit im Regierungskriegsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen.

4 Dieses Kapitel darf nicht so ausgelegt werden, als berühre es die Rechte oder Pflichten eines Staates nach dem Völkerrecht.

Regel 3

Verpflichtungen der Vertragsregierungen im Hinblick auf die Gefahrenabwehr

1 Die Verwaltungen legen eine Gefahrenstufe fest und stellen sicher, dass Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, Angaben über die festgelegte Gefahrenstufe zur Verfügung gestellt werden. Treten bei der festgelegten Gefahrenstufe Änderungen ein, so sind die Angaben über die festgelegte Gefahrenstufe so zu aktualisieren, wie die Umstände dies erfordern.

2 Die Vertragsregierungen legen eine Gefahrenstufe fest und stellen sicher, dass Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet sowie Schiffen vor deren Einlaufen in einen Hafen oder während ihres Aufenthalts in einem Hafen in ihrem Hoheitsgebiet Angaben über die festgelegte Gefahrenstufe zur Verfügung gestellt werden. Treten bei der festgelegten Gefahrenstufe Änderungen ein, so sind die Angaben über die festgelegte Gefahrenstufe so zu aktualisieren, wie die Umstände dies erfordern.

Regel 4

Vorschriften für Unternehmen und Schiffe

1 Unternehmen müssen die einschlägigen Vorschriften dieses Kapitels und von Teil A des ISPS-Code unter Berücksichtigung der Anleitung in Teil B des ISPS-Code erfüllen.

2 Schiffe müssen die einschlägigen Vorschriften dieses Kapitels und von Teil A des ISPS-Code unter Berücksichtigung der Anleitung in Teil B des ISPS-Code erfüllen; dies wird entsprechend den einschlägigen Bestimmungen in Teil A des ISPS-Code überprüft und durch ein diesbezügliches Zeugnis bescheinigt.

3 Vor dem Einlaufen in einen Hafen oder während des Aufenthalts in einem Hafen im Hoheitsgebiet einer Vertragsregierung muss ein Schiff die Vorschriften für die von jener Vertragsregierung festgelegte Gefahrenstufe erfüllen, falls diese Gefahrenstufe höher ist als die von der Verwaltung für dieses Schiff festgelegte Gefahrenstufe.

4 Schiffe müssen ohne unangemessenen Verzug auf jede Erhöhung der Gefahrenstufe reagieren.

5 Erfüllt ein Schiff nicht die Vorschriften dieses Kapitels oder von Teil A des ISPS-Code oder kann es die durch die von der Verwaltung oder einer anderen Vertragsregierung festgelegte Gefahrenstufe bedingten und für dieses Schiff geltenden Vorschriften nicht erfüllen, so muss das Schiff die zuständige Behörde über diesen Sachverhalt schriftlich unterrichten, bevor ein Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder das Einlaufen in den Hafen erfolgt, je nach dem, welches Ereignis früher stattfindet.

Regel 5

Besondere Verantwortung von Unternehmen

Das Unternehmen muss sicherstellen, dass der Kapitän zu jeder Zeit an Bord die erforderlichen Angaben verfügbar hat, mit deren Hilfe von einer Regierung ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete feststellen können,

- .1 wer dafür zuständig ist, dass Besatzungsmitglieder oder sonstige zu einem beliebigen Zeitpunkt an Bord angestellte oder beschäftigte Personen in irgendeine betriebliche Funktion eingesetzt werden;
- .2 wer für die Entscheidung über den Einsatz des Schiffes zuständig ist; und
- .3 in Fällen, in denen das Schiff nach Maßgabe eines Chartervertrags oder mehrerer Charterverträge eingesetzt ist, wer die Vertragspartner dieses Chartervertrags oder dieser Charterverträge sind.

Regel 6

Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff

1 Alle Schiffe müssen nach folgender Maßgabe mit einem Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff ausgerüstet sein:

- .1 am oder nach dem 1. Juli 2004 gebaute Schiffe;
- .2 vor dem 1. Juli 2004 gebaute Fahrgastschiffe unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen spätestens bei der ersten Besichtigung ihrer Funkanlage nach dem 1. Juli 2004;
- .3 vor dem 1. Juli 2004 gebaute Öltankschiffe, Chemikalienschiffe, Gastankschiffe, Massengutschiffe und Fracht-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber spätestens bei der ersten Besichtigung ihrer Funkanlage nach dem 1. Juli 2004; und
- .4 sonstige vor dem 1. Juli 2004 gebaute Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und darüber sowie ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten spätestens bei der ersten Besichtigung ihrer Funkanlage nach dem 1. Juli 2006.

2 Ist das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff aktiviert, so

- .1 muss es einen Alarm auslösen und eine Alarmmeldung an eine von der Verwaltung bestimmte zuständige Stelle an Land (das kann ausnahmsweise auch das Unternehmen sein) übermitteln und dabei das Schiff benennen sowie seine Position und die Tatsache mitteilen, dass die Gefahrenabwehr auf dem Schiff bedroht oder nicht mehr gegeben ist;
- .2 darf es die Alarmmeldung an kein anderes Schiff senden;
- .3 darf es keinen Alarm an Bord des Schiffes selbst auslösen; und
- .4 es muss den Alarm so lange aufrechterhalten, bis es deaktiviert und/oder neu eingestellt worden ist.

3 Das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff muss

- .1 von der Kommandobrücke und von mindestens einer weiteren Örtlichkeit aus aktiviert werden können; und
- .2 Leistungsanforderungen genügen, die nicht niedriger als die von der Organisation beschlossenen sind.

4 Das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff muss vom Entwurf her so gestaltet sein, dass ein unbeabsichtigtes Auslösen des Alarms verhindert wird.

5 Der Ausrüstungspflicht im Hinblick auf das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff kann durch Verwendung der zur Erfüllung von Kapitel IV eingebauten Funkanlage Genüge getan werden, sofern alle Vorschriften dieser Regel erfüllt werden.

6 Wird eine Verwaltung vom Eingang eines Alarms zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff unterrichtet, so unterrichtet diese Verwaltung sofort und unmittelbar den Staat beziehungsweise die Staaten, in dessen beziehungsweise deren Nähe sich das Schiff gerade aufhält.

7 Wird eine Vertragsregierung von einem Alarm zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff von Bord eines Schiffes unterrichtet, das nicht ihre Flagge zu führen berechtigt ist, so unterrichtet diese Vertragsregierung sofort und unmittelbar die zuständige Verwaltung und gegebenenfalls den Staat oder die Staaten, in dessen beziehungsweise deren Nähe sich das Schiff gerade aufhält.

Regel 7

Drohungen gegen Schiffe

1 Die Verwaltungen legen eine Gefahrenstufe fest und stellen sicher, dass Schiffen, die sich in ihrem Küstenmeer aufhalten oder die ihre Absicht mitgeteilt haben, in ihr Küstenmeer einzulaufen, Angaben über die festgelegte Gefahrenstufe zur Verfügung gestellt werden.

2 Die Vertragsregierungen benennen eine Kontaktstelle, über welche diese Schiffe um Rat oder Unterstützung ersuchen können und an die sie über etwaige Besorgnisse bezüglich der Gefahrenabwehr auf anderen Schiffen sowie über Bewegungen oder mitgehörte Nachrichten berichten können.

3 Ist festgestellt worden, dass ein Angriff droht, so unterrichtet die betreffende Vertragsregierung die betroffenen Schiffe und deren Verwaltungen über

- .1 die momentan geltende Gefahrenstufe;
- .2 alle Maßnahmen der Gefahrenabwehr, die von den betroffenen Schiffen nach Maßgabe von Teil A des ISPS-Code zu ihrem Schutz vor Angriffen getroffen werden sollten; und
- .3 Maßnahmen der Gefahrenabwehr, die der Küstenstaat gegebenenfalls zu treffen beschlossen hat.

Regel 8

Entscheidungsfreiheit des Kapitäns in Angelegenheiten der nautischen Schiffssicherheit und der Gefahrenabwehr auf dem Schiff

1 Der Kapitän darf weder vom Unternehmen noch vom Charterer oder von irgendeiner sonstigen Person daran gehindert werden, irgendeine Entscheidung zu treffen oder umzusetzen, die nach dem fachmännischen Urteil des Kapitäns zur Erhaltung der nautischen Schiffssicherheit und der Gefahrenabwehr auf dem Schiff erforderlich ist. Dazu gehören die Verweigerung der Anbordnahme von bestimmten Personen (mit Ausnahme solcher Personen, die sich als von einer Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigt ausweisen können) oder

ihres Gepäcks und die Weigerung, bestimmte Ladung einschließlich Container oder sonstiger geschlossener Transportbehälter an Bord zu nehmen.

2 Ergibt sich nach dem fachmännischen Urteil des Kapitäns während des Schiffsbetriebs ein Konflikt zwischen den für das Schiff geltenden Vorschriften über die nautische Schiffssicherheit und denen für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff, so muss der Kapitän den Vorschriften Wirksamkeit verleihen, die für die Aufrechterhaltung der nautischen Schiffssicherheit notwendig sind. In solchen Fällen kann der Kapitän provisorische Maßnahmen für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff treffen, worüber er die Verwaltung und gegebenenfalls die Vertragsregierung, in deren Hafen sich das Schiff aufhält oder einzulaufen beabsichtigt, sofort zu unterrichten hat. Alle solchen provisorischen Maßnahmen für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff müssen im höchstmöglichen Maße zu der geltenden Gefahrenstufe verhältnismäßig sein. Wird ein solcher Fall festgestellt, so hat die Verwaltung sicherzustellen, dass der Konflikt gelöst und die Möglichkeit einer Wiederholung weitest möglich verringert wird.

Regel 9

Kontrollmaßnahmen und minderschwere Schritte zur Gewährleistung der Erfüllung der einschlägigen Vorschriften

1 Kontrolle von Schiffen in Häfen

1.1 Für die Zwecke dieses Kapitels unterliegt jedes Schiff, auf das dieses Kapitel Anwendung findet und das sich in einem Hafen einer anderen Vertragspartei aufhält, der Kontrolle durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Regierung; diese können dieselben Bediensteten sein, welche die Kontrolle nach Maßgabe von Regel I/19 ausüben. Eine solche Kontrolle ist darauf beschränkt, dass überprüft wird, ob ein nach Maßgabe von Teil A des ISPS-Code ausgestelltes und noch gültiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes oder Vorläufiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes mitgeführt wird; diese Zeugnisse sind, wenn sie gültig sind, anzuerkennen, sofern nicht ein begründeter Verdacht für die Annahme besteht, dass das Schiff nicht den Vorschriften dieses Kapitels oder von Teil A des ISPS-Code entspricht.

1.2 Liegt solch ein begründeter Verdacht vor oder wird auf Verlangen kein gültiges Zeugnis vorgelegt, so verhängen die von der Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten eine oder mehrere der in Absatz 1.3 vorgesehenen Kontrollmaßnahmen. Alle derartigen Maßnahmen müssen verhältnismäßig sein, wobei die in Teil B des ISPS-Code gegebene Anleitung zu berücksichtigen ist.

1.3 Nachstehende Kontrollmaßnahmen kommen in Betracht: Überprüfung des Schiffes, Auf- oder Festhalten des Schiffes, Beschränkungen des Schiffsbetriebs, insbesondere der Bewegungsfreiheit innerhalb des Hafens, oder die Ausweisung des Schiffes aus dem Hafen. Zusätzlich zu diesen Kontrollmaßnahmen oder an ihrer Stelle können auch andere minderschwere verwaltungs- oder ordnungsrechtliche Schritte ergriffen werden.

2 Schiffe, die in einen Hafen einer Vertragspartei einzulaufen beabsichtigen

2.1 Für die Zwecke dieses Kapitels kann eine Vertragsregierung vorschreiben, dass für ein Schiff, das in einen ihrer Häfen einzulaufen beabsichtigt, an ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Regierung die nachstehenden Angaben zu liefern sind, damit vor dem

Einlaufen des Schiffes in den Hafen die Erfüllung der Vorschriften dieses Kapitels sichergestellt ist und so die Notwendigkeit vermieden wird, Kontrollmaßnahmen zu verhängen oder sonstige Schritte zu ergreifen:

- .1 die Angabe, dass das Schiff ein gültiges Zeugnis besitzt, sowie die Bezeichnung der ausstellenden Behörde;
- .2 die Gefahrenstufe, die momentan an Bord des Schiffes gilt;
- .3 die Gefahrenstufe, die für das Schiff in einem vorher angelaufenen Hafen gegolten hat, wo innerhalb des in Absatz 2.3 bezeichneten Zeitraums ein Zusammenwirken von Schiff und Hafen stattgefunden hat;
- .4 Angaben über etwaige besondere oder zusätzliche Maßnahmen der Gefahrenabwehr, die seitens des Schiffes in einem vorher angelaufenen Hafen getroffen worden waren, wo innerhalb des in Absatz 2.3 bezeichneten Zeitraums ein Zusammenwirken von Schiff und Hafen stattgefunden hat;
- .5 eine Aussage darüber, ob während aller Umschlagstätigkeiten von Schiff zu Schiff innerhalb des in Absatz 2.3 bezeichneten Zeitraums die geeigneten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes getroffen worden sind; oder
- .6 sonstige praktische Angaben mit Bezug zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff (jedoch keine Einzelheiten des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff), wobei die in Teil B des ISPS-Code gegebene Anleitung zu berücksichtigen ist.

Auf Ersuchen einer Vertragsregierung muss das Schiff oder das Unternehmen eine für diese Vertragsregierung annehmbare Bestätigung der in den vorstehenden Absätzen vorgeschriebenen Angaben liefern.

2.2 Jedes Schiff, auf das dieses Kapitel Anwendung findet und das in den Hafen einer anderen Vertragsregierung einzulaufen beabsichtigt, muss auf Ersuchen der von dieser Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten die in Absatz 2.1 genannten Angaben liefern. Der Kapitän kann sich weigern, solche Angaben zu liefern; dabei muss er sich darüber im klaren sein, dass ihm als Ergebnis einer solchen Weigerung das Einlaufen in den Hafen verweigert werden kann.

2.3 Das Schiff muss über die in Absatz 2.1 genannten Angaben für die letzten 10 Fälle des Anlaufens von Hafenanlagen Aufzeichnungen führen.

2.4 Haben nach Erhalt der in Absatz 2.1 genannten Angaben die von der Vertragsregierung, in deren Hafen das Schiff einzulaufen beabsichtigt, ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten einen begründeten Verdacht für die Annahme, dass das Schiff nicht den Vorschriften dieses Kapitels oder von Teil A des ISPS-Code entspricht, so müssen sie versuchen, mit dem Schiff sowie zwischen dem Schiff und der Verwaltung einen Nachrichtenaustausch mit dem Ziel herbeizuführen, den Zustand der Nichterfüllung der besagten Vorschriften zu korrigieren. Führt dieser Nachrichtenaustausch nicht zu einer Zustandskorrektur oder haben die Bediensteten einen anderweitigen begründeten Verdacht für die Annahme, dass das Schiff nicht den Vorschriften dieses Kapitels oder von Teil A des ISPS-Code entspricht, so können sie in Bezug auf das Schiff Maßnahmen treffen, wie sie in

Absatz 2.5 vorgesehen sind. Alle derartigen Maßnahmen müssen verhältnismäßig sein, wobei die in Teil B des ISPS-Code gegebene Anleitung zu berücksichtigen ist.

2.5 Es handelt sich hierbei um nachstehende Schritte:

- .1 das Verlangen nach Korrektur des Zustandes der Nichterfüllung;
- .2 das Verlangen, dass das Schiff an eine genau bezeichnete Stelle im Küstenmeer oder in den inneren Gewässern der betreffenden Vertragsregierung verholt;
- .3 eine Überprüfung des Schiffes, falls es sich im Küstenmeer der Vertragsregierung aufhält, in deren Hafen es einzulaufen beabsichtigt; oder
- .4 die Verweigerung der Erlaubnis, in den Hafen einzulaufen.

Vor dem Einleiten etwaiger solcher Schritte ist das Schiff durch die Vertragsregierung über deren Absichten zu unterrichten. Der Kapitän kann daraufhin seine Absicht aufgeben, in den betreffenden Hafen einzulaufen. In solchen Fällen ist diese Regel nicht anzuwenden.

3 Zusätzliche Bestimmungen

3.1 Falls

- .1 eine Kontrollmaßnahme verhängt wird (sofern es sich nicht um einen "minderschweren verwaltungs- oder ordnungsrechtlichen Schritt" im Sinne von Absatz 1.3 handelt) oder
- .2 irgendeiner der Schritte im Sinne von Absatz 2.5 ergriffen wird,

hat ein von der Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigter Bediensteter die Verwaltung davon sofort schriftlich zu unterrichten, wobei unter Angabe der Gründe mitzuteilen ist, welche Kontrollmaßnahmen verhängt oder sonstige Schritte ergriffen worden sind. Die Vertragsregierung, welche die Kontrollmaßnahmen oder Schritte ergreift, muss auch die Organisation und die Anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr (RSO), die das Zeugnis für das betroffene Schiff ausgestellt hat, unterrichten, wenn irgendwelche solche Kontrollmaßnahmen verhängt oder Schritte ergriffen worden sind.

3.2 Wird einem Schiff die Erlaubnis zum Einlaufen in einen Hafen verweigert oder wird ein Schiff aus einem Hafen ausgewiesen, so sollen die Behörden des Hafenstaates die einschlägigen Tatsachen den Behörden des Staates des nächsten in Betracht kommenden Anlaufhafens – sofern dieser bekannt ist – und gegebenenfalls sonstigen in Betracht kommenden Küstenstaaten mitteilen, wobei die von der Organisation noch auszuarbeitenden Richtlinien zu berücksichtigen sind. Die Vertraulichkeit und die gesicherte Übermittlung solcher Mitteilungen ist sicherzustellen.

3.3 Die Verweigerung der Erlaubnis zum Einlaufen in den Hafen nach den Absätzen 2.4 und 2.5 oder die Ausweisung aus einem Hafen nach den Absätzen 1.1 bis 1.3 dürfen nur in Fällen angeordnet werden, in denen von der Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete einen begründeten Verdacht für die Annahme haben, dass das Schiff eine unmittelbare Bedrohung für die Sicherheit von Personen, Schiffen oder sonstigen materiellen Gütern darstellt und dass es keine anderen geeigneten Mittel zur Beseitigung dieser Bedrohung gibt.

3.4 Die Kontrollmaßnahmen im Sinne von Absatz 1.3 und die Schritte im Sinne von Absatz 2.5 dürfen nach dieser Regel nur dann verhängt beziehungsweise ergriffen werden, bis der Zustand der Nichterfüllung der genannten Vorschriften, der zu diesen Kontrollmaßnahmen beziehungsweise Schritten geführt hat, entsprechend den Anforderungen der Verwaltung korrigiert worden ist, wobei die gegebenenfalls vom Schiff oder von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen zu berücksichtigen sind.

3.5 Führen Vertragsregierungen eine Kontrolle nach Maßgabe von Absatz 1 durch oder ergreifen sie Schritte nach Maßgabe von Absatz 2,

- .1 so sind alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten des Schiffes zu verhindern. Wird ein Schiff dennoch in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlusts oder Schadens; und
- .2 so darf der Zugang zum Schiff in Notfällen oder aus humanitären Gründen sowie für Zwecke der Herstellung oder Aufrechterhaltung der Gefahrenabwehr nicht verhindert werden.

Regel 10

Vorschriften für Hafenanlagen

1 Hafenanlagen müssen die einschlägigen Vorschriften dieses Kapitels und von Teil A des ISPS-Code unter Berücksichtigung der Anleitung in Teil B des ISPS-Code erfüllen.

2 Vertragsregierungen mit Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet, auf die diese Regel Anwendung findet, müssen sicherstellen,

- .1 dass für die Hafenanlagen Gutachten zur Risikobewertung nach Maßgabe von Teil A des ISPS-Code erstellt, in bestimmten Zeitabständen überprüft und genehmigt werden; und
- .2 dass für diese Hafenanlagen Pläne zur Gefahrenabwehr nach Maßgabe von Teil A des ISPS-Code ausgearbeitet, in bestimmten Zeitabständen überprüft, genehmigt und umgesetzt werden.

3 Vertragsregierungen müssen die Maßnahmen, die für die einzelnen Gefahrenstufen in einen Plan zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen aufzunehmen sind, genau bezeichnen und veröffentlichen; dazu gehört insbesondere die Festlegung der Umstände, unter denen die Abgabe einer Erklärung zur Risikobewertung vorgeschrieben wird.

Regel 11

Abweichende Vereinbarungen für die Gefahrenabwehr

1 Vertragsregierungen können bei der Umsetzung dieses Kapitels und von Teil A des ISPS-Code mit anderen Vertragsregierungen in schriftlicher Form zwei- oder mehrseitige Vereinbarungen über abweichende Vorkehrungen für die Gefahrenabwehr betreffend beschränkte internationale Fahrten auf gleichbleibenden Strecken zwischen Hafenanlagen abschließen, die in den Hoheitsgebieten der vertragschließenden Parteien liegen.

2 Keine solche Vereinbarung darf die Gefahrenstufe anderer Schiffe oder von Hafenanlagen, die nicht unter die Vereinbarung fallen, gefährden.

3 Kein Schiff, das unter eine solche Vereinbarung fällt, darf mit einem Schiff, das nicht unter die Vereinbarung fällt, Umschlagstätigkeiten von Schiff zu Schiff durchführen.

4 Solche Vereinbarungen sind in bestimmten Zeitabständen zu überprüfen, wobei sowohl die zwischenzeitlichen Erfahrungen als auch etwaige Änderungen in den Umständen des Einzelfalls oder in der Bedrohungssituation von Schiffen, Hafenanlagen oder Schifffahrtswegen zu berücksichtigen sind, die unter die betreffende Vereinbarung fallen.

Regel 12

Gleichwertige Vorkehrungen für die Gefahrenabwehr

1 Eine Verwaltung kann einem bestimmten Schiff oder einer bestimmten Gruppe von Schiffen, das/die beziehungsweise die ihre Flagge zu führen berechtigt ist/sind, erlauben, andere, jedoch den in diesem Kapitel oder in Teil A des ISPS-Code vorgeschriebenen Maßnahmen der Gefahrenabwehr gleichwertige Maßnahmen der Gefahrenabwehr umzusetzen, sofern diese Maßnahmen der Gefahrenabwehr mindestens so wirksam sind wie die in diesem Kapitel oder in Teil A des ISPS-Code vorgeschriebenen. Gestattet eine Verwaltung solche Maßnahmen der Gefahrenabwehr, so hat sie der Organisation darüber im einzelnen Bericht zu erstatten.

2 Bei der Umsetzung dieses Kapitels und von Teil A des ISPS-Code kann eine Vertragsregierung einer bestimmten Hafenanlage oder einer bestimmten Gruppe von Hafenanlagen, die in ihrem Hoheitsgebiet gelegen ist/sind – sofern es sich nicht um Hafenanlagen handelt, die unter eine nach Regel 11 geschlossene Vereinbarung fallen – gestatten, andere - jedoch den in diesem Kapitel oder in Teil A des ISPS-Code vorgeschriebenen Maßnahmen der Gefahrenabwehr gleichwertige Maßnahmen der Gefahrenabwehr umzusetzen, sofern diese Maßnahmen der Gefahrenabwehr mindestens so wirksam sind wie die in diesem Kapitel oder in Teil A des ISPS-Code vorgeschriebenen. Gestattet eine Vertragsregierung solche Maßnahmen der Gefahrenabwehr, so hat sie der Organisation darüber im einzelnen Bericht zu erstatten.

Regel 13

Mitteilungspflichten

1 Die Vertragsstaaten übermitteln der Organisation spätestens am 1. Juli 2004 folgende Angaben und stellen diese Angaben für die Unterrichtung von Unternehmen und Schiffen zur Verfügung:

- .1 die Bezeichnungen von und die Kontaktangaben für ihre für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen zuständige(n) innerstaatliche(n) Behörde(n);
- .2 die Örtlichkeiten in ihrem Hoheitsgebiet, die unter die genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen fallen;
- .3 die Bezeichnungen von und die Kontaktangaben für die Stellen, die benannt worden sind, um zu jeder Zeit für die Entgegennahme von und die Reaktion

auf Alarmmeldungen zur Gefahrenabwehr von Schiff an Land im Sinne der Ziffer 6.2.1 zur Verfügung zu stehen;

- .4 die Bezeichnungen von und die Kontaktangaben für die Stellen, die benannt worden sind, um zu jeder Zeit für die Entgegennahme von Mitteilungen von Vertragsregierungen zur Verfügung zu stehen, die Kontrollmaßnahmen und sonstige Schritte im Sinne der Ziffer 9.3.1 durchführen; sowie
- .5 die Bezeichnungen von und die Kontaktangaben für die Stellen, die benannt worden sind, um zu jeder Zeit im Sinne der Ziffer 7.2 für die Erteilung von Rat oder die Gewährung von Unterstützung an Schiffe zur Verfügung zu stehen und an die über etwaige Besorgnisse bezüglich der Gefahrenabwehr berichtet werden kann;

und aktualisieren fortlaufend diese Angaben, sobald diesbezügliche Änderungen eintreten. Die Organisation leitet diese Erst- und Änderungsangaben an die anderen Vertragsregierungen zwecks Unterrichtung von deren Bediensteten weiter.

2 Die Vertragsstaaten übermitteln der Organisation spätestens am 1. Juli 2004 die Bezeichnungen von und die Kontaktangaben für alle anerkannten Organisationen zur Gefahrenabwehr (RSO), die ermächtigt sind, in ihrem Namen zu handeln; dabei sind auch genaue Angaben über die jeweiligen Zuständigkeiten und die Bedingungen zu übermitteln, unter denen diesen Stellen diese Ermächtigung erteilt worden ist. Diese Angaben sind zu aktualisieren, sobald diesbezügliche Änderungen eintreten. Die Organisation leitet diese Erst- und Änderungsangaben an die anderen Vertragsregierungen zwecks Unterrichtung von deren Bediensteten weiter.

3 Die Vertragsstaaten übermitteln der Organisation spätestens am 1. Juli 2004 eine Zusammenstellung, aus der die genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen für diejenigen Hafenanlagen ersichtlich sind, die in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet gelegen sind; dabei sind auch Angaben über die Örtlichkeiten zu übermitteln, die unter die einzelnen genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen fallen, sowie das jeweilige Genehmigungsdatum. Nach der Erstmitteilung erstatten die Vertragsstaaten weiterhin Meldung, wenn eine der nachstehend aufgeführten Änderungen eintritt:

- .1 Bei den Örtlichkeiten, die unter einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen fallen, sollen Änderungen eingeführt werden oder solche Änderungen sind bereits eingeführt worden. In solchen Fällen muss aus der Übermittlung hervorgehen, welche Änderungen bei den unter den Plan zur Gefahrenabwehr fallenden Örtlichkeiten wann eingeführt werden sollen beziehungsweise eingeführt worden sind.
- .2 Ein genehmigter Plan zur Gefahrenabwehr, der früher in der der Organisation übermittelten Zusammenstellung enthalten war, soll aus dieser Zusammenstellung gestrichen werden oder ist bereits gestrichen worden. In solchen Fällen muss aus der Übermittlung das Datum hervorgehen, an dem die Streichung wirksam werden wird beziehungsweise wirksam geworden ist. In solchen Fällen ist der Organisation die Mitteilung so früh wie praktisch möglich zu übermitteln.
- .3 Der Zusammenstellung der genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen sollen darüber hinaus Einträge hinzugefügt werden. In solchen

Fällen müssen aus der Übermittlung die unter den Plan fallenden Örtlichkeiten und das jeweilige Genehmigungsdatum hervorgehen.

4 Alle Vertragsregierungen übermitteln ab dem 1. Juli 2004 in Zeitabständen von fünf Jahren der Organisation jeweils eine aktualisierte Neufassung der Zusammenstellung, aus der die genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen für diejenigen Hafenanlagen ersichtlich sind, die in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet gelegen sind; dabei sind auch Angaben über die Örtlichkeiten zu übermitteln, die unter die einzelnen genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen fallen, sowie das jeweilige Genehmigungsdatum (samt der Genehmigungsdaten aller Änderungen dieser Pläne); die jeweilige Neufassung ersetzt alle im Verlaufe der vorangegangenen fünf Jahre nach Absatz 3 an die Organisation übermittelten Angaben und macht diese ungültig.

5 Alle Vertragsregierungen übermitteln der Organisation Angaben über nach Regel 11 geschlossene Vereinbarungen. Zu diesen Angaben gehören

- .1 die Bezeichnung der Vertragsregierungen, welche die Vereinbarung geschlossen haben;
- .2 die Hafenanlagen und vorgeschriebenen Strecken, die unter die Vereinbarung fallen;
- .3 der Zeitabstand, in dem die Vereinbarung überprüft wird;
- .4 das Datum des Inkrafttretens der Vereinbarung; und
- .5 Angaben zu etwaigen Konsultationen, die mit anderen Vertragsregierungen stattgefunden haben.

Nach der Erstmitteilung teilen die Vertragsregierungen der Organisation so bald wie praktisch möglich mit, wann die Vereinbarung geändert worden oder außer Kraft getreten ist.

6 Jede Vertragsregierung, die nach Regel 12 einem Schiff, das ihre Flagge zu führen berechtigt ist, oder einer in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Hafenanlage die Anwendung gleichwertiger Sicherheitsvorkehrungen für Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erlaubt, erstattet der Organisation so bald wie praktisch möglich darüber im Einzelnen Bericht.

7 Die Organisation stellt die nach Absatz 3 übermittelten Angaben anderen Vertragsregierungen auf Anfrage zur Verfügung.

ANHANG 2

INTERNATIONALER CODE FÜR DIE GEFAHRENABWEHR AUF SCHIFFEN

UND IN HAFENANLAGEN

PRÄAMBEL

- 1 Die im Dezember 2002 in London abgehaltene Diplomatische Konferenz über die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt beschloss zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt vor Gewalttaten neue Bestimmungen im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie diesen Code. Diese neuen Vorschriften stellen das internationale Rahmenwerk dar, innerhalb dessen Schiffe und Hafenanlagen zusammenarbeiten können, um die Sicherheit der Schifffahrt bedrohende Handlungen aufzudecken und vor deren Begehen abzuschrecken.
- 2 Nach den tragischen Ereignissen des 11. September 2001 wurde auf der zweiundzwanzigsten Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (nachstehend als die "Organisation" bezeichnet) im November 2001 der einmütige Beschluss gefasst, neue Maßnahmen bezüglich der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen auszuarbeiten und sie von einer Konferenz der Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (die "Diplomatische Konferenz über die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt") im Dezember 2002 beschließen zu lassen. Die Vorbereitung dieser Diplomatischen Konferenz auf der Grundlage von Vorlagen von Mitgliedstaaten, zwischenstaatlichen Organisationen und Nicht-Regierungs-Organisationen mit Beraterstatus bei der Organisation wurde dem Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Organisation übertragen.
- 3 Der MSC richtete auf seiner ersten außerordentlichen Tagung, die ebenfalls im November 2001 stattfand, eine sogenannte "MSC Intersessional Working Group on Maritime Security" ein, [also eine zwischen den Tagungen des Ausschusses tagende Arbeitsgruppe über die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt] um die Ausarbeitung und Annahme der entsprechenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu beschleunigen. Die erste Zusammenkunft der MSC Intersessional Working Group on Maritime Security fand im Februar 2002 statt. Das Beratungsergebnis wurde im März 2002 der fünfundsiebzigsten Tagung des MSC vorgetragen und dort beraten; dabei wurde eine ad-hoc-Arbeitsgruppe zur weiteren Ausarbeitung der unterbreiteten Vorschläge eingerichtet. Der MSC beriet noch auf seiner fünfundsiebzigsten Tagung den Bericht dieser Arbeitsgruppe und empfahl, die Arbeit mit Hilfe einer weiteren MSC Intersessional Working Group voranzubringen, die dann im September 2002 zusammenkam. Der MSC erörterte auf seiner sechsundsiebzigsten Tagung das Ergebnis der Tagung der MSC Intersessional Working Group vom September 2002 und die weiteren Arbeiten der MSC-Arbeitsgruppe, die gleichzeitig mit der sechsundsiebzigsten Tagung des Ausschusses im Dezember 2002 unmittelbar vor der Diplomatischen Konferenz stattfand, und einigte sich auf die Endfassung der von der Diplomatischen Konferenz zu beratenden Textvorschläge.
- 4 Die Diplomatische Konferenz (9. bis 13. Dezember 2002) beschloss darüber hinaus Änderungen der bisherigen Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von

1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 74), mit denen die Umsetzung der Vorschrift betreffend den Einbau automatischer Schiffsidentifizierungssysteme beschleunigt werden soll, sowie neue Regeln in Kapitel XI-1 von SOLAS 74, mit denen das Aufbringen der Schiffsidentifikationsnummer und das Mitführen einer lückenlosen Stammdatendokumentation geregelt wird. Die Diplomatische Konferenz verabschiedete auch eine Reihe von Konferenz-Entschlüssen, unter anderem eine Entschlüsselung betreffend die Umsetzung und die regelmäßige Überprüfung des vorliegenden Code auf eventuellen Änderungsbedarf hin, eine betreffend die technische Zusammenarbeit und eine betreffend die Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeitsorganisation und der Weltzollorganisation. Es wurde anerkannt, dass nach Abschluss der Arbeiten dieser beiden Organisationen eine Überprüfung und Änderung mancher der neuen Bestimmungen bezüglich der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt notwendig sein könne.

- 5 Kapitel XI-2 von SOLAS 74 und der vorliegende Code finden auf Schiffe und auf Hafenanlagen Anwendung. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs von SOLAS 74 auf Hafenanlagen wurde deswegen vereinbart, weil SOLAS 74 das schnellste Mittel dafür bot, sicherzustellen, dass die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr rasch in Kraft treten und wirksam werden können. Man vereinbarte jedoch ebenfalls, dass sich die Bestimmungen hinsichtlich der Hafenanlagen nur auf die Schnittstelle von Schiff und Hafen beziehen sollten. Das Thema "Gefahrenabwehr in Hafengebieten" im weiteren Sinne wird bei weiterführenden Arbeiten zwischen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden. Es wurde auch vereinbart, dass der Regelungsinhalt dieser Bestimmungen nicht auf die konkreten Reaktionen auf Angriffe oder auf notwendige Aufräumarbeiten nach einem solchen Angriff ausgedehnt werden sollte.
- 6 Bei der Abfassung der neuen Bestimmungen wurde darauf geachtet, deren Vereinbarkeit mit dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in seiner jeweils geltenden Fassung, mit dem Internationalen Code für sichere Schiffsbetriebsführung (ISM-Code) und dem Einheitlichen System der Besichtigung und Zeugniserteilung sicherzustellen.
- 7 Die Bestimmungen stellen eine bedeutende Änderung in der Herangehensweise der internationalen Seeverkehrswirtschaft an das Thema „Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ dar. Es wird nicht verkannt, dass durch diese Bestimmungen auf manche Vertragsregierungen erhebliche zusätzliche Belastungen zukommen können. Die Wichtigkeit der technischen Zusammenarbeit zur Unterstützung von Vertragsregierungen bei der Umsetzung der Bestimmungen wird in vollem Umfang anerkannt.
- 8 Die Umsetzung der Bestimmungen wird eine kontinuierliche und wirksame Zusammenarbeit und Verständigung zwischen allen Personen und Stellen erfordern, die mit Schiffen und Hafenanlagen zu tun haben oder diese benutzen, also insbesondere Schiffsbesatzungen, Beschäftigte in Häfen, Fahrgäste, Ladungsbeteiligte, die Betreiber von Schiffen und von Häfen sowie die Bediensteten von gesamtstaatlichen und von örtlichen Behörden mit der Zuständigkeit für die Sicherheit vor Gewalttaten. Bestehende Herangehens- und Verfahrensweisen werden

- überprüft und geändert werden müssen, falls sie keinen ausreichenden Grad an Gefahrenabwehr bieten. Im Interesse einer verbesserten Gefahrenabwehr in der Schifffahrt werden Schifffahrt und Hafenverwaltungen sowie gesamtstaatliche und örtliche Behörden zusätzliche Verantwortung übernehmen müssen.
- 9 Die in Teil B dieses Code gegebenen Hinweise sollen bei der Umsetzung der in Kapitel XI-2 von SOLAS 74 und in Teil A dieses Code enthaltenen Sicherheitsbestimmungen berücksichtigt werden. Es versteht sich jedoch von selbst, dass der Umfang, in dem die Hinweise Anwendung finden, in Abhängigkeit von der Art der Hafenanlage und des Schiffes, seines Fahrtgebiets und/oder seiner Ladung unterschiedlich sein kann.
 - 10 Dieser Code darf nicht in einer Weise ausgelegt oder angewendet werden, die nicht im Einklang steht mit der verständigen Würdigung grundlegender Rechte und Freiheiten, wie sie in verschiedenen völkerrechtlichen Rechtsinstrumenten niedergelegt sind, vor allem in denen, die sich auf Seeleute und auf Flüchtlinge beziehen; dies gilt insbesondere für die "Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit" sowie für die internationalen Normen betreffend Arbeitnehmer auf Schiffen und in Häfen.
 - 11 Die Vertragsregierungen sollen zur Kenntnis nehmen, dass das Übereinkommen von 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs in seiner jeweils geltenden Fassung vorsieht, dass der Landgang ausländischer Besatzungsmitglieder während der Liegezeit des Schiffes, mit dem sie angekommen sind, im Hafen von den öffentlichen Behörden zugelassen werden soll, sofern die Formalitäten bei der Ankunft des Schiffes erfüllt worden sind und die öffentlichen Behörden keinen Grund zur Verweigerung des Anlandgehens aus Gründen der Volksgesundheit oder der öffentlichen Sicherheit und Ordnung haben; aus diesem Grunde sollen die Vertragsregierungen bei der Genehmigung von Sicherheitsplänen für Schiffe und Hafenanlagen in angemessener Weise die Tatsache würdigen, dass Besatzungsmitglieder und Schiffspersonal Menschen sind, die ständig auf einem Schiff leben und arbeiten und die deshalb allgemein eine Möglichkeit zum Landgang sowie eine Möglichkeit des Zugangs zu den Annehmlichkeiten für Seeleute an Land brauchen, vor allem die Möglichkeit des Zugangs zu ärztlicher Fürsorge.

TEIL A

VERBINDLICHE VORSCHRIFTEN BETREFFEND KAPITEL XI-2 DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1974 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE IN SEINER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG

1 ALLGEMEINES

1.1 Einführung

Dieser Teil des Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen enthält verbindliche Bestimmungen, auf die in Kapitel XI-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung Bezug genommen wird.

1.2 Ziele

Der Code hat folgende Ziele:

- .1 die Schaffung eines internationalen Rahmenwerks für die Zusammenarbeit zwischen Vertragsregierungen, gesamtstaatlichen Behörden und örtlich zuständigen Verwaltungsstellen einerseits sowie der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft andererseits zum Aufdecken von Sicherheitsrisiken und Treffen von Vorsorgemaßnahmen gegen akute Bedrohungen, die in internationaler Fahrt eingesetzte Schiffe oder Hafeneinrichtungen betreffen könnten;
- .2 die Festlegung der Aufgaben und Zuständigkeiten von Vertragsregierungen, gesamtstaatlichen Behörden und örtlich zuständigen Verwaltungsstellen sowie der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft bei beziehungsweise für die Sicherstellung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, und zwar auf innerstaatlicher und internationaler Ebene;
- .3 die Sicherstellung des frühzeitigen und wirkungsvollen Sammelns und Austauschs von sicherheitsbezogenen Informationen;
- .4 eine methodisch durchdachte Verfahrensweise für Gutachten zur Risikobewertung zu bieten, um Pläne und Verfahren für Reaktionen auf wechselnde Gefahrenlagen ausarbeiten zu können;
- .5 das Vertrauen in das Vorhandensein ausreichender und verhältnismäßiger Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt herzustellen.

1.3 Materiell wirksame Vorschriften

Für das Erreichen seiner Ziele enthält der Code eine Reihe materiell wirksamer Vorschriften. Diese beziehen sich unter anderem auf

- .1 das Sammeln und Bewerten von Informationen im Hinblick auf Bedrohungslagen und den Austausch solcher Informationen mit den in Betracht kommenden Vertragsregierungen;

- .2 die Erstellung von Protokollen über die Nachrichtenverbindungen von und zu Schiffen und Hafenanlagen;
- .3 die Verhinderung des ungenehmigten Zugangs zu Schiffen und Hafenanlagen und insbesondere zu den Bereichen auf Schiffen und in Hafenanlagen mit Zugangsbeschränkung;
- .4 die Verhinderung des Anbordschaffens von Waffen, Brandsätzen oder Explosivstoffen auf Schiffe ohne Genehmigung und von deren Einbringen in Hafenanlagen ohne Genehmigung;
- .5 das Bereitstellen von Möglichkeiten der Alarmauslösung als Reaktion auf Bedrohungslagen oder akute Bedrohungen;
- .6 das Erstellen von Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen auf der Grundlage von Gutachten zur Risikobewertung;
- .7 das Abhalten von Ausbildungsveranstaltungen, Schulungen und Übungen, durch die sichergestellt werden soll, dass die Beteiligten mit den Plänen zur Gefahrenabwehr und den im Notfall anzuwendenden Verfahren vertraut sind.

2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

2.1 In diesem Teil haben, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- .1 Der Ausdruck „Übereinkommen“ bezeichnet das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung.
- .2 Der Ausdruck „Regel“ bezeichnet eine Regel des Übereinkommens.
- .3 Der Ausdruck „Kapitel“ bezeichnet ein Kapitel des Übereinkommens.
- .4 Der Ausdruck „Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff“ (Ship security plan – SSP) bezeichnet einen Plan, der ausgearbeitet worden ist, um die Anwendung von Maßnahmen an Bord des betreffenden Schiffes sicherzustellen, die dazu gedacht sind, Personen an Bord, Ladung, Beförderungseinheiten, Schiffsvorräte oder das Schiff insgesamt vor den Gefahren einer akuten Bedrohung zu schützen.
- .5 Der Ausdruck „Plan zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen“ (Port facility security plan – PFSP) bezeichnet einen Plan, der ausgearbeitet worden ist, um die Anwendung von Maßnahmen sicherzustellen, die dazu gedacht sind, die betreffende Hafenanlage sowie Schiffe, Personen, Ladung, Beförderungseinheiten und Schiffsvorräte innerhalb der Hafenanlage vor den Gefahren einer akuten Bedrohung zu schützen.
- .6 Der Ausdruck „Beauftragter zur Gefahrenabwehr für das Schiff“ (Ship security officer – SSO) bezeichnet diejenige dem Kapitän rechenschaftspflichtige Person an Bord des Schiffes, die vom Unternehmen als verantwortlich für die Gefahrenabwehr auf dem betreffenden Schiff benannt worden ist; zu ihren

Aufgaben gehört die Umsetzung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr für das betreffende Schiff und die Pflege von Kontakten mit dem Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und den Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage.

- .7 Der Ausdruck „Beauftragter zur Gefahrenabwehr im Unternehmen“ bezeichnet diejenige Person, die vom Unternehmen als verantwortlich dafür benannt worden ist, dass die Risikobewertung für das betreffende Schiff durchgeführt, ein Plan zur Gefahrenabwehr für das betreffende Schiff ausgearbeitet, zur Genehmigung vorgelegt sowie danach umgesetzt und fortgeschrieben wird; zu ihren Aufgaben gehört die Pflege von Kontakten mit den Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und auf dem Schiff.
- .8 Der Ausdruck „Beauftragter zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage“ (Port facility security officer – PFSO) bezeichnet diejenige Person, die als verantwortlich für die Ausarbeitung, Umsetzung, Überprüfung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr für die betreffende Hafenanlage benannt worden ist; zu ihren Aufgaben gehört die Pflege von Kontakten mit den Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff und im Unternehmen.
- .9 Der Ausdruck „Gefahrenstufe 1“ bezeichnet eine Gefahrenstufe, bei deren Gelten zu jeder Zeit die geringstmöglichen zweckmäßigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind.
- .10 Der Ausdruck „Gefahrenstufe 2“ bezeichnet eine Gefahrenstufe, bei deren Gelten aufgrund eines erhöhten Risikos eines Sicherheitsvorfalls eine bestimmte Zeit lang zusätzliche zweckmäßige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind.
- .11 Der Ausdruck „Gefahrenstufe 3“ bezeichnet eine Gefahrenstufe, bei deren Gelten eine begrenzte Zeit lang weitere spezielle Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind; diese Stufe gilt, wenn eine Bedrohung wahrscheinlich ist oder unmittelbar bevorsteht, auch wenn das Ziel unter Umständen nicht genau bekannt ist.

2.2 „Schiff“ schließt ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nach der Begriffsbestimmung in Regel XI-2/1 ein.

2.3 Der Ausdruck „Vertragsregierung“ schließt in Verbindung mit einer Bezugnahme auf eine Hafenanlage und bei Verwendung in den Abschnitten 14 bis 18 eine Bezugnahme auf die „zuständige Behörde“ ein.

2.4 Begriffe, die in diesem Teil nicht anderweitig bestimmt sind, haben dieselbe Bedeutung wie sie ihnen in den Kapiteln I und XI-2 zugewiesen worden sind.

3 ANWENDUNG

3.1 Dieser Code findet Anwendung auf

.1 die nachstehenden Arten von Schiffen in internationaler Fahrt:

.1 Fahrgastschiffe unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen;

- .2 Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen;
- .3 ortsbewegliche Offshore-Bohreinheiten;
- .2 Hafenanlagen, wo die genannten in der internationaler Fahrt eingesetzten Schiffe abgefertigt werden.

3.2 Unbeschadet der Ziffer 3.1.2 entscheiden die Vertragsregierungen über den Umfang der Anwendung dieses Teils des Code auf diejenigen Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet, wo trotz hauptsächlicher Verwendung durch Schiffe, die nicht in der internationaler Fahrt eingesetzt sind, gelegentlich eine Abfertigung von Schiffen erforderlich ist, die von einer internationaler Fahrt einlaufen oder zu einer internationaler Fahrt auslaufen.

3.2.1 Die Vertragsregierungen müssen ihre Entscheidungen nach Ziffer 3.2 auf der Grundlage eines nach Maßgabe dieses Teils des Code erstellten Gutachtens zur Risikobewertung für die Hafenanlagen treffen.

3.2.2 Durch eine Entscheidung, die eine Vertragsregierung nach Ziffer 3.2 trifft, darf in keinem Fall der Grad an Gefahrenabwehr in Frage gestellt werden, der durch die Anwendung von Kapitel XI-2 oder dieses Teils des Code erreicht werden soll.

3.3 Dieser Code findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einer Vertragsregierung gehörende oder von ihr betriebene Schiffe, die derzeit im Regierungsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen.

3.4 Die Abschnitte 5 bis 13 und 19 dieses Teils finden auf Unternehmen und Schiffe im Sinne von Regel XI-2/4 Anwendung.

3.5 Die Abschnitte 5 und 14 bis 18 dieses Teils finden auf Hafenanlagen im Sinne von Regel XI-2/10 Anwendung.

3.6 Dieser Code darf nicht so ausgelegt werden, als berühre er die Rechte oder Pflichten eines Staates nach dem Völkerrecht.

4 ZUSTÄNDIGKEITEN VON VERTRAGSREGIERUNGEN

4.1 Die Vertragsregierungen legen nach den Regeln XI-2/3 und XI-2/7 Gefahrenstufen fest und geben Hinweise für den Schutz vor akuten Bedrohungen. Je höher die Gefahrenstufe ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine akute Bedrohung entsteht. Zu den bei der Festlegung der angemessenen Gefahrenstufe zu berücksichtigenden Faktoren gehören

- .1 die Glaubwürdigkeit der Informationen über die Bedrohung;
- .2 die Plausibilität der Informationen über die Bedrohung;
- .3 die Präzision der Informationen über die Bedrohung beziehungsweise die Kürze einer etwaigen Vorwarnzeit;
- .4 die möglichen Folgen einer solchen Bedrohung.

4.2 Legt eine Vertragsregierung Gefahrenstufe 3 fest, so unterrichtet sie darüber erforderlichenfalls in geeigneter Weise und stellt für die Schiffe und Hafenanlagen, die betroffen sein können, sicherheitsbezogene Informationen zur Verfügung.

4.3 Eine Vertragsregierung kann manche ihr nach Kapitel XI-2 und nach diesem Teil des Code obliegende sicherheitsbezogene Aufgaben einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr (RSO) übertragen; nicht übertragen werden dürfen jedoch nachstehende Aufgaben:

- .1 die Festlegung der jeweils geltenden Gefahrenstufe;
- .2 die Genehmigung eines Gutachtens zur Risikobewertung für die Hafenanlage und spätere Änderungen eines einmal genehmigten Gutachtens;
- .3 die Festlegung, welchen Hafenanlagen vorgeschrieben wird, einen Beauftragter zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu benennen;
- .4 die Genehmigung eines Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage und spätere Änderungen eines einmal genehmigten Plans;
- .5 die Durchführung von Kontrollmaßnahmen und minderschweren Schritten nach Regel XI-2/9;
- .6 die Festlegung der Voraussetzungen für die Abgabe einer Erklärung zur Risikobewertung.

4.4 Die Vertragsregierungen müssen in einem Umfang, den sie für angemessen halten, die Wirksamkeit der Pläne zur Gefahrenabwehr für Schiffe oder für Hafenanlagen beziehungsweise von Änderungen solcher Pläne prüfen, die sie entweder selbst genehmigt haben oder die im Falle von Schiffen in ihrem Auftrag genehmigt worden sind.

5 ERKLÄRUNG ZUR RISIKOBEWERTUNG.

5.1 Die Vertragsregierungen legen fest, wann die Abgabe einer Erklärung zur Risikobewertung vorgeschrieben wird; dabei berücksichtigen sie, welche Risiken an der Schnittstelle von Schiff und Hafen beziehungsweise bei Umschlagstätigkeiten von Schiff zu Schiff für Menschen, materielle Güter oder die Umwelt gegeben sind.

5.2 Ein Schiff kann um die Abgabe einer Erklärung zur Risikobewertung ersuchen,

- .1 wenn für den Betrieb dieses Schiffes eine höhere Gefahrenstufe gilt als für die Hafenanlage beziehungsweise für ein anderes Schiff, mit der beziehungsweise mit dem eine Schnittstelle besteht;
- .2 wenn es zwischen Vertragsregierungen eine Vereinbarung über die Erklärung zur Risikobewertung gibt, die bestimmte internationale Fahrten oder bestimmte Schiffe auf solchen Fahrten erfasst;
- .3 wenn es eine Gefährdungslage oder eine akute Bedrohung gegeben hat, an der/dem das Schiff beteiligt war oder in die/den die Hafenanlage einbezogen war;

- .4 wenn sich das Schiff in einem Hafen aufhält, der nicht der Verpflichtung unterliegt, einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen zu haben und umzusetzen;
- .5 wenn das Schiff Umschlagstätigkeiten von Schiff zu Schiff mit einem Schiff durchführt, das nicht der Verpflichtung unterliegt, einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für Schiffe zu haben und umzusetzen.

5.3 Einem Ersuchen um Abgabe einer Erklärung zur Risikobewertung nach diesem Abschnitt ist von der betreffenden Hafenanlage beziehungsweise von dem betreffenden Schiff nachzukommen.

5.4 Die Erklärung zur Risikobewertung ist wie folgt abzugeben:

- .1 vom Kapitän oder vom Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff im Namen des betreffenden Schiffes beziehungsweise der betreffenden Schiffe und gegebenenfalls
- .2 vom Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder, sofern die Vertragsregierung etwas anderes bestimmt, von einer anderen Stelle im Namen der Hafenanlage.

5.5 In der Erklärung zur Risikobewertung sind die Vorschriften zur Gefahrenabwehr anzugeben, die für die jeweilige Hafenanlage und das jeweilige Schiff beziehungsweise für die jeweiligen Schiffe gemeinsam gelten sollen; außerdem ist anzugeben, wer wofür zuständig ist.

5.6 Die Vertragsregierungen müssen unter Berücksichtigung von Regel XI-2/9.2.3 festlegen, für welche Zeit die Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet Erklärungen zur Risikobewertung mindestens aufbewahren müssen.

5.7 Die Verwaltungen müssen unter Berücksichtigung von Regel XI-2/9.2.3 festlegen, für welche Zeit Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, Erklärungen zur Risikobewertung mindestens aufbewahren müssen.

6 PFLICHTEN DES UNTERNEHMENS

6.1 Das Unternehmen muss sicherstellen, dass der Plan zur Gefahrenabwehr für das jeweilige Schiff eine deutliche Aussage enthält, welche die Befehlsgewalt des Kapitäns betont. Das Unternehmen muss im Plan zur Gefahrenabwehr für das jeweilige Schiff klarstellen, dass der Kapitän die ranghöchste Befehlsgewalt und Zuständigkeit dafür hat, Entscheidungen hinsichtlich der Gefahrenabwehr für das Schiff zu treffen und bei Bedarf die Unterstützung des Unternehmens oder jeder beliebigen Vertragsregierung anzufordern.

6.2 Das Unternehmen muss sicherstellen, dass der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen, der Kapitän und der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff die erforderliche Unterstützung erhalten, um ihre Aufgaben und Zuständigkeiten nach Kapitel XI-2 und diesem Teil des Code wahrzunehmen.

7 GEFAHRENABWEHR FÜR DAS SCHIFF

7.1 Das Handeln aller Schiffe richtet sich nach den von den Vertragsregierungen festgelegten Gefahrenstufen; Einzelheiten sind nachstehend ausgeführt.

7.2 Bei Gelten von Gefahrenstufe 1 sind durch geeignete Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code auf allen Schiffen die nachstehenden Tätigkeiten zur Erkennung und nach Möglichkeit zur Verhinderung von Bedrohungen durchzuführen:

- .1 Es ist sicherzustellen, dass alle Aufgaben für die Gefahrenabwehr für das Schiff durchgeführt werden.
- .2 Der Zugang zum Schiff ist zu kontrollieren.
- .3 Das Einschiffen von Personen und die Anbordnahme ihres Gepäcks ist zu kontrollieren.
- .4 Die Bereiche mit Zugangsbeschränkung sind zu überwachen, um sicherzustellen, dass nur Personen mit Zugangsberechtigung Zugang erhalten.
- .5 Die Decksflächen und die Umgebung des Schiffes sind zu überwachen.
- .6 Der Umschlag von Ladung und Schiffsvorräten ist zu beaufsichtigen.
- .7 Es ist sicherzustellen, dass die Vorrichtungen für die Übermittlung von sicherheitsbezogenen Nachrichten sofort einsatzbereit sind.

7.3 Bei Gelten von Gefahrenstufe 2 sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code für jede in Ziffer 7.2 genannte Tätigkeit die im Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff aufgeführten zusätzlichen Schutzmaßnahmen umzusetzen.

7.4 Bei Gelten von Gefahrenstufe 3 sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code für jede in Ziffer 7.2 genannte Tätigkeit die im Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff aufgeführten weiteren speziellen Schutzmaßnahmen umzusetzen.

7.5 Wird von der Verwaltung Gefahrenstufe 2 oder 3 festgelegt, so hat das Schiff den Erhalt der Unterrichtung über die Änderung der Gefahrenstufe zu bestätigen.

7.6 Vor dem Einlaufen in einen Hafen oder bei Aufenthalt in einem Hafen im Hoheitsgebiet einer Vertragsregierung, die Gefahrenstufe 2 oder 3 festgelegt hat, hat das Schiff den Erhalt der Unterrichtung darüber zu bestätigen und gegenüber dem Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage das Einleiten der Umsetzung der einschlägigen im Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff – sowie bei Gelten von Gefahrenstufe 3 in den von der Vertragsregierung, die Gefahrenstufe 3 festgelegt hat, gegebenen Anweisungen – dargelegten Maßnahmen und Verfahrensweisen zu bestätigen. Das Schiff muss etwaige Schwierigkeiten bei der Umsetzung melden. In solchen Fällen nehmen der Beauftragte zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff miteinander Kontakt auf und koordinieren die in Betracht kommenden Maßnahmen.

7.7 Wird ein Schiff von der Verwaltung aufgefordert, für sich eine höhere Gefahrenstufe einzurichten als sie für den Hafen festgelegt ist, in den das Schiff einzulaufen beabsichtigt oder in dem es sich aufhält, oder aber gilt für das Schiff bereits eine höhere Gefahrenstufe, so hat das Schiff unverzüglich die zuständige Behörde der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, und den Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage von dieser Situation zu unterrichten.

7.7.1 In solchen Fällen nehmen der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff und der Beauftragte zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage miteinander Kontakt auf und koordinieren erforderlichenfalls die in Betracht kommenden Maßnahmen.

7.8 Fordert eine Verwaltung Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, auf, in einem Hafen einer anderen Vertragsregierung für sich Gefahrenstufe 2 oder 3 einzurichten, so unterrichtet sie diese Vertragsregierung unverzüglich darüber.

7.9 Legt eine Vertragsregierung eine Gefahrenstufe fest und unterrichtet sie Schiffe, die in ihrem Küstenmeer verkehren oder die Absicht mitgeteilt haben, in ihr Küstenmeer einzulaufen, über die geltende Gefahrenstufe, so sind diese Schiffe darüber zu belehren, dass sie Wachsamkeit zu üben haben und ihrer Verwaltung sowie etwaigen benachbarten Küstenstaaten sämtliche ihnen zur Kenntnis gelangende Informationen melden müssen, welche die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt in dem betreffenden Gebiet berühren könnten.

7.9.1 Bei der Unterrichtung über die geltende Gefahrenstufe müssen Vertragsregierungen die unterrichteten Schiffe unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code auch darüber belehren, welche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sie ergreifen sollen und welche Maßnahmen zum Schutz vor der drohenden Gefahr von der Vertragsregierung gegebenenfalls ergriffen worden sind.

8 GUTACHTEN ZUR RISIKOBEWERTUNG FÜR DAS SCHIFF

8.1 Das Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff ist ein wesentlicher und untrennbarer Bestandteil im Verfahren der Ausarbeitung und Aktualisierung des Plans zur Gefahrenabwehr für dieses Schiff.

8.2 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen muss sicherstellen, dass die Risikobewertung für sein Schiff von Personen mit einschlägigen Fertigkeiten in der Beurteilung der Gefährdungslage eines Schiffes nach Maßgabe dieses Abschnitts und unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code durchgeführt wird.

8.3 Vorbehaltlich Ziffer 9.2.1 kann eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr die Risikobewertung für ein bestimmtes Schiffes durchführen.

8.4 Zu einer Risikobewertung eines Schiffes gehören eine Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr an Ort und Stelle sowie mindestens die folgenden Bestandteile:

- .1 die Ermittlung der vorhandenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sowie der Verfahren und betrieblichen Vorgänge in diesem Zusammenhang;
- .2 die Ermittlung und Beurteilung wichtiger betrieblicher Vorgänge an Bord, die zu schützen wichtig ist;

- .3 die Ermittlung des Risikos möglicher Bedrohungen wichtiger betrieblicher Vorgänge an Bord sowie der Wahrscheinlichkeit des Eintretens solcher Bedrohungslagen zwecks Erstellung einer nach Wichtigkeit geordneten Liste von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
- .4 die Ermittlung von Schwachstellen, insbesondere von Schwachstellen im Bereich "menschliches Versagen", bei der Infrastruktur sowie bei Herangehens- und Verfahrensweisen.

8.5 Das Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff ist vom Unternehmen zu dokumentieren, zu überprüfen, zu genehmigen und aufzubewahren.

9 PLAN ZUR GEFAHRFENABWEHR FÜR DAS SCHIFF

9.1 Jedes Schiff muss einen von der Verwaltung genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff mitführen. In diesem Plan müssen Bestimmungen für die drei Gefahrenstufen im Sinne der Begriffsbestimmung in diesem Teil des Code enthalten sein.

9.1.1 Vorbehaltlich Ziffer 9.2.1 kann eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr den Plan zur Gefahrenabwehr für ein bestimmtes Schiff erstellen.

9.2 Die Verwaltung kann die Überprüfung und Genehmigung von Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiffe oder von Änderungen einmal genehmigter Pläne anerkannten Organisationen zur Gefahrenabwehr übertragen.

9.2.1 In solchen Fällen darf die die Überprüfung und Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für ein bestimmtes Schiff oder seiner Änderungen durchführende anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr nicht mit der Erstellung des Gutachtens zur Risikobewertung für dieses Schiff, des zur Überprüfung anstehenden Plans zur Gefahrenabwehr oder der zur Überprüfung anstehenden Änderungen befasst gewesen sein.

9.3 Bei der Vorlage eines Plans zur Gefahrenabwehr für ein Schiff oder von Änderungen eines einmal genehmigten Plans zur Genehmigung ist die Risikobewertung, auf deren Grundlage der Plan beziehungsweise die Änderungen ausgearbeitet worden sind, beizufügen.

9.4 Solche Pläne sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code in der Arbeitssprache beziehungsweise den Arbeitssprachen des Schiffes abzufassen. Ist diese Sprache beziehungsweise sind diese Sprachen weder Englisch, Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizugeben. In dem Plan sind mindestens die nachstehend aufgeführten Punkte zu behandeln:

- .1 Maßnahmen, die geeignet sind, zu verhindern, dass Waffen, gefährliche Stoffe und Vorrichtungen, die zur Verwendung gegen Menschen, Schiffe oder Häfen vorgesehen sind und deren Mitführen nicht genehmigt ist, an Bord gebracht werden;
- .2 Benennung der Bereiche mit Zugangsbeschränkung und Maßnahmen zur Verhinderung des ungenehmigten Zugangs zu ihnen;
- .3 Maßnahmen zur Verhinderung ungenehmigten Zugangs zum Schiff;

- .4 Verfahren für Reaktionen auf Bedrohungslagen oder auf eine Verletzung des Sicherheitsstatus einschließlich Verfahren zur Aufrechterhaltung wichtiger Vorgänge im Schiffsbetrieb und/oder an der Schnittstelle von Schiff und Hafen;
- .5 Verfahren für Reaktionen auf sicherheitsbezogene Anweisungen, die eine Vertragsregierung unter Umständen bei Gelten der Gefahrenstufe 3 gibt;
- .6 Verfahren für die Evakuierung des Schiffes bei Bedrohungslagen oder bei Verletzung des Sicherheitsstatus;
- .7 Aufgaben der Besatzungsmitglieder, denen im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr für das Schiff Zuständigkeiten zugewiesen worden sind, und sonstigen Schiffspersonals unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr für das Schiff;
- .8 Verfahren für eine Überprüfung der Qualität ("Audit") von Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr;
- .9 Verfahren für Ausbildungsveranstaltungen, Schulungen und Übungen im Zusammenhang mit dem Plan;
- .10 Verfahren für das Zusammenwirken mit Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
- .11 Verfahren für die regelmäßige Überprüfung des Plans auf eventuellen Änderungsbedarf hin und für seine Aktualisierung;
- .12 Verfahren für die Meldung von akuten Bedrohungen;
- .13 namentliche Benennung des Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff;
- .14 namentliche Benennung des Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen samt Angaben zu Möglichkeiten der Kontaktaufnahme mit ihm rund um die Uhr;
- .15 Verfahren für die Sicherstellung von Überprüfung, Probetrieb, Kalibrierung und Instandhaltung sämtlicher Ausrüstung für die Gefahrenabwehr für das Schiff;
- .16 Angabe der Frequenz für Probetrieb und/oder Kalibrierung sämtlicher Ausrüstung für die Gefahrenabwehr für das Schiff;
- .17 Benennung der Örtlichkeiten, an denen sich die Bedienungselemente zum Auslösen des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr befinden
- .18 Verfahren, Anweisungen und Hinweise für die Benutzung des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr, insbesondere für dessen Probetrieb, Aktivierung, Deaktivierung und Neueinstellung sowie für die Beschränkung der Möglichkeiten der Auslösung von Fehlalarmen.

9.4.1 Das Personal, das interne Überprüfungen der Qualität ("Audits") der im Plan dargestellten Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr durchführt oder die Umsetzung des Plans beurteilt, darf mit den zu überprüfenden Tätigkeiten nichts zu tun haben, es sei denn, dies ist aufgrund der Größe und Art des Unternehmens oder des Schiffes praktisch nicht durchführbar.

9.5 Die Verwaltung legt fest, welche Änderungen eines einmal genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr für ein Schiff oder an der in einem genehmigten Plan aufgeführten Ausrüstung für die Gefahrenabwehr für das Schiff nicht umgesetzt werden darf, sofern nicht die einschlägigen Änderungen des Plans von der Verwaltung genehmigt sind. Alle derartigen Änderungen müssen mindestens ebenso wirksam sein wie die in Kapitel XI-2 und in diesem Teil des Code vorgeschriebenen Maßnahmen.

9.5.1 Die Art der Änderungen des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff oder an der Ausrüstung zur Gefahrenabwehr für das Schiff, die von der Verwaltung nach Maßgabe von Ziffer 9.5 genehmigt worden sind, sind so zu dokumentieren, dass die entsprechende Genehmigung deutlich daraus hervorgeht. Diese Genehmigungsunterlagen sind an Bord zur Einsichtnahme verfügbar zu halten und zusammen mit dem Internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (oder dem Vorläufigen Internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr) vorzulegen. Sind die betreffenden Änderungen nur vorübergehender Natur, so brauchen diese Unterlagen nicht mehr aufbewahrt zu werden, sobald die ursprünglich genehmigten Maßnahmen wieder in Kraft sind oder die ursprünglich genehmigte Ausrüstung wieder zum Einsatz bereitsteht.

9.6 Der Plan darf in elektronischer Form vorliegen. In einem solchen Fall ist er durch Maßnahmen zu schützen, durch die seine ungenehmigte Löschung, Zerstörung oder Änderung verhindert werden kann.

9.7 Der Plan ist vor ungenehmigtem Zugriff oder ungenehmigter Offenlegung zu schützen.

9.8 Pläne zur Gefahrenabwehr für Schiffe unterliegen nicht der Überprüfung durch die von einer Vertragsregierung zur Durchführung von Kontrollmaßnahmen und minderschweren Schritten im Sinne von Regel XI-2/9 ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, abgesehen von den in Ziffer 9.8.1 dargestellten Umständen.

9.8.1 Haben die von einer Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten triftige Gründe für die Annahme, dass das Schiff den Vorschriften von Kapitel XI-2 oder Teil A dieses Code nicht entspricht, und stellt die Überprüfung der einschlägigen Vorschriften des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff die einzige Möglichkeit dar, diesen Zustand festzustellen oder zu korrigieren, so ist ein begrenzter Zugriff auf die spezifischen Abschnitte des Plans im Zusammenhang mit der Nichterfüllung der einschlägigen Vorschriften ausnahmsweise gestattet, jedoch nur mit Zustimmung der Vertragsregierung oder des Kapitäns des betreffenden Schiffes. Unbeschadet dieser Regelung gelten die Bestimmungen im Plan, die sich auf die Nummern .2, .4, .5, .7, .15, .17 und .18 von Ziffer 9.4 dieses Teils des Code beziehen, als vertrauliche Angaben und können nicht der Überprüfung unterzogen werden, sofern nicht von den betreffenden Vertragsregierungen etwas Anderes vereinbart worden ist.

10 AUFZEICHNUNGEN

10.1 Aufzeichnungen über die nachstehend aufgeführten im Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff angesprochenen Tätigkeiten sind unter Berücksichtigung von Regel XI-2/9.2.3 zumindest für die von der Verwaltung festgelegte Mindestaufbewahrungsfrist an Bord mitzuführen:

- .1 Ausbildungsveranstaltungen, Schulungen und Übungen;
- .2 Gefährdungslagen und akute Bedrohungen;
- .3 Verletzungen des Sicherheitsstatus;
- .4 Änderungen der Gefahrenstufe;
- .5 Mitteilungen im Zusammenhang mit der unmittelbaren Gefahrenabwehr für das Schiff, beispielsweise gezielt gegen das Schiff oder gegen Hafenanlagen, in denen sich das Schiff aufhält oder aufgehalten hat, gerichtete Drohungen;
- .6 interne Überprüfungen der Qualität ("Audits") Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr und deren Überprüfung auf eventuellen Änderungsbedarf hin;
- .7 regelmäßige Überprüfungen der Risikobewertung für das Schiff;
- .8 regelmäßige Überprüfungen des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff;
- .9 die Umsetzung etwaiger Änderungen des Plans;
- .10 Instandhaltung, Kalibrierung und Probetrieb sämtlicher Ausrüstung für die Gefahrenabwehr für das Schiff, insbesondere der Probetrieb des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr.

10.2 Die Aufzeichnungen sind in der Arbeitssprache beziehungsweise den Arbeitssprachen des Schiffes abzufassen. Ist diese Sprache beziehungsweise sind diese Sprachen weder Englisch, Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizugeben.

10.3 Die Aufzeichnungen dürfen in elektronischer Form vorliegen. In einem solchen Fall sind sie durch Maßnahmen zu schützen, durch die ihre ungenehmigte Löschung, Zerstörung oder Änderung verhindert werden kann.

10.4 Die Aufzeichnungen sind vor ungenehmigtem Zugriff oder ungenehmigter Offenlegung zu schützen.

11 BEAUFTRAGTER ZUR GEFAHRENABWEHR IM UNTERNEHMEN

11.1 Das Unternehmen hat einen Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen zu benennen. In Abhängigkeit von der Anzahl beziehungsweise der Art der Schiffe, die von dem Unternehmen betrieben werden, kann eine als Beauftragter zur Gefahrenabwehr im Unternehmen benannte Person in dieser Funktion für ein Schiff oder für mehrere Schiffe tätig sein, sofern deutlich festgelegt worden ist, für welche Schiffe diese Person zuständig ist. In Abhängigkeit von der Anzahl beziehungsweise der Art der Schiffe, die von dem Unternehmen betrieben werden, kann das Unternehmen auch mehrere Personen als Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen benennen, sofern deutlich festgelegt worden ist, für welche Schiffe diese Personen zuständig sind.

11.2 Zusätzlich zu den an anderer Stelle in diesem Teil des Code festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten des Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen gehören – ohne darauf beschränkt zu sein – die nachstehend aufgeführten Aufgaben und Zuständigkeiten:

- .1 Er legt unter Nutzung zweckmäßiger Risikobewertungen und sonstiger einschlägiger Informationen die wahrscheinlich auf das Schiff zutreffende Gefahrenstufe fest;
- .2 er stellt die Durchführung von Risikobewertungen für das Schiff sicher;
- .3 er stellt die Ausarbeitung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff, dessen Vorlage zur Genehmigung und nach der Genehmigung dessen Umsetzung und Fortschreibung sicher;
- .4 er stellt gegebenenfalls zur Korrektur von Mängeln und zur Erfüllung der für das jeweilige Schiff geltenden Sicherheitsvorschriften die Abänderung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff sicher;
- .5 er trifft Vorkehrungen für interne Überprüfungen der Qualität ("Audits") und regelmäßige Überprüfungen der Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr auf eventuellen Änderungsbedarf hin;
- .6 er trifft Vorkehrungen für die Erst- und für Folgeüberprüfungen des Schiffes durch die Verwaltung oder die anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr;
- .7 er stellt sicher, dass die bei internen Überprüfungen der Qualität ("Audits") der Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr, bei regelmäßigen Überprüfungen der Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr auf eventuellen Änderungsbedarf hin sowie bei Sicherheits- und Konformitätsüberprüfungen festgestellten Mängel sowie Fälle der Nichterfüllung einschlägiger Vorschriften sofort angesprochen und beseitigt beziehungsweise erledigt werden;
- .8 er erhöht das Bewusstsein für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und die Wachsamkeit;

- .9 er stellt in ausreichendem Umfang die Durchführung von Ausbildungsveranstaltungen für die Personen sicher, die für die Gefahrenabwehr für das Schiff zuständig sind;
- .10 er stellt eine wirksame Verständigung und Zusammenarbeit zwischen dem Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff und den in Betracht kommenden Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sicher;
- .11 er stellt sicher, dass die Vorschriften für die nautische Schiffssicherheit und diejenigen für die Gefahrenabwehr für das Schiff miteinander kompatibel sind;
- .12 sofern Pläne zur Gefahrenabwehr verwendet werden, die für Schwesterschiffe oder für die gesamte Flotte des Unternehmens gelten, stellt er sicher, dass der Plan für jedes einzelne Schiff die für das jeweilige Schiff zutreffenden Angaben zutreffend wiedergibt;
- .13 er stellt sicher, dass sämtliche für ein bestimmtes Schiff oder für eine bestimmte Gruppe von Schiffen genehmigten abweichenden oder gleichwertigen Vorkehrungen umgesetzt und aufrechterhalten werden.

12 BEAUFTRAGTER ZUR GEFAHRENABWEHR FÜR DAS SCHIFF

12.1 Auf jedem Schiff ist ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr für das Schiff zu benennen.

12.2 Zusätzlich zu den an anderer Stelle in diesem Teil des Code festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten des Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff gehören – ohne darauf beschränkt zu sein – die nachstehend aufgeführten Aufgaben und Zuständigkeiten:

- .1 Er unternimmt regelmäßige Untersuchungen der Gefährdungslage des Schiffes, um sicherzustellen, dass stets zweckmäßige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr beachtet werden;
- .2 er schreibt den Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff fort und überwacht dessen Umsetzung sowie die Umsetzung etwaiger Änderungen jenes Plans;
- .3 er koordiniert die sicherheitsbezogenen Aspekte des Umschlags von Ladung und Schiffsvorräten mit anderen dafür in Betracht kommenden Personen an Bord;
- .4 er macht Vorschläge für Änderungen des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff;
- .5 er meldet dem Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen etwaige bei internen Überprüfungen der Qualität ("Audits") der Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr, bei regelmäßigen Überprüfungen der Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr auf eventuellen Änderungsbedarf hin, bei Sicherheits- oder Konformitätsüberprüfungen festgestellte Mängel und Fälle der Nichterfüllung einschlägiger Vorschriften und setzt Maßnahmen zur Korrektur dieser Zustände um;

- .6 er erhöht das Bewusstsein für die Gefahrenabwehr für das Schiff und die Wachsamkeit an Bord;
- .7 er stellt sicher, dass in ausreichendem Umfang Ausbildungsveranstaltungen für die in Betracht kommenden Personen an Bord durchgeführt worden sind;
- .8 er meldet sämtliche akuten Bedrohungen;
- .9 er koordiniert die Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff mit dem Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und dem zuständigen Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
- .10 er stellt sicher, dass sämtliche Ausrüstung für die Gefahrenabwehr für das Schiff im Normal- und Probetrieb ordnungsgemäß betrieben sowie sachgerecht kalibriert und instandgehalten wird.

13 AUSBILDUNG, SCHULUNGEN UND ÜBUNGEN ZUR GEFAHRENABWEHR FÜR DAS SCHIFF

13.1 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und das in Betracht kommende Personal im Landbetrieb müssen über einschlägige Kenntnisse verfügen und eine einschlägige Ausbildung unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code erhalten haben.

13.2 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff muss über einschlägige Kenntnisse verfügen und eine einschlägige Ausbildung unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code erhalten haben.

13.3 Die Personen an Bord des Schiffes, die spezielle im Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff beschriebene Aufgaben und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr haben, müssen ihre jeweilige Zuständigkeit für die Gefahrenabwehr für das Schiff entsprechend der Beschreibung im Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff verstanden haben und über ausreichende Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen, um unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code die ihnen zugewiesenen Aufgaben wahrnehmen zu können.

13.4 Zur Sicherstellung der wirksamen Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr für das betreffende Schiff sind in geeigneten Zeitabständen Schulungen abzuhalten, wobei die Art des Schiffes, Änderungen in der Zusammensetzung des Personals an Bord, die anzulaufenden Hafenanlagen und sonstige einschlägige Umstände sowie die Hinweise in Teil B dieses Code zu berücksichtigen sind.

13.5 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen stellt unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code die wirksame Koordinierung und Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff sicher, indem er in angemessenen Zeitabständen an Übungen teilnimmt.

14 GEFAHRENABWEHR IN HAFENANLAGEN

14.1 In Hafenanlagen ist entsprechend den von der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet sie gelegen sind, festgelegten Gefahrenstufen zu handeln. Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und entsprechende Verfahren müssen in den Hafenanlagen so angewendet werden, dass möglichst wenig Störungen oder Verzögerungen bei der Abfertigung von

Fahrgästen, Schiffen, Besatzungsmitgliedern und sonstigem Schiffspersonal, Besuchern und Gütern sowie beim Erbringen von Dienstleistungen verursacht werden.

14.2 Bei Gelten von Gefahrenstufe 1 sind durch geeignete Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code in der betreffenden Hafenanlage die nachstehenden Tätigkeiten zur Erkennung und nach Möglichkeit zur Verhinderung von akuten Bedrohungen durchzuführen:

- .1 Es ist sicherzustellen, dass alle Aufgaben zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage durchgeführt werden.
- .2 Der Zugang zur Hafenanlage ist zu kontrollieren.
- .3 Die Hafenanlage ist zu überwachen, insbesondere die Anker- und Liegeplätze.
- .4 Die Bereiche mit Zugangsbeschränkung sind zu überwachen, um sicherzustellen, dass nur Personen mit Zugangsberechtigung Zugang erhalten.
- .5 Der Ladungsumschlag ist zu beaufsichtigen.
- .6 Der Umschlag von Schiffsvorräten ist zu beaufsichtigen.
- .7 Es ist sicherzustellen, dass die Vorrichtungen für die Übermittlung von sicherheitsbezogenen Nachrichten sofort einsatzbereit sind.

14.3 Bei Gelten von Gefahrenstufe 2 sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code für jede in Ziffer 14.2 genannte Tätigkeit die im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage aufgeführten zusätzlichen Schutzmaßnahmen umzusetzen.

14.4 Bei Gelten von Gefahrenstufe 3 sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Code für jede in Ziffer 14.2 genannte Tätigkeit die im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage aufgeführten weiteren speziellen Schutzmaßnahmen umzusetzen.

14.4.1 Bei Gelten von Gefahrenstufe 3 sind die Hafenanlagen außerdem verpflichtet, auf alle sicherheitsbezogenen Anweisungen zu reagieren, die von der Vertragsregierung gegeben werden, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, und diese Anweisungen umzusetzen.

14.5 Erlangt ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage davon Kenntnis, dass ein Schiff bei der Erfüllung der Vorschriften von Kapitel XI-2 oder dieses Teils des Code oder bei der Umsetzung der einschlägigen im Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff dargelegten Maßnahmen und Verfahrensweisen – sowie bei Gelten von Gefahrenstufe 3 beim Befolgen der von der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, gegebenen Anweisungen – auf Schwierigkeiten stößt, so nehmen der Beauftragte zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff miteinander Kontakt auf und koordinieren die in Betracht kommenden Maßnahmen.

14.6 Erlangt ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage davon Kenntnis, dass für ein Schiff eine Gefahrenstufe gilt, die höher ist als die für die Hafenanlage geltende, so hat er diese Sachlage der zuständigen Behörde zu melden, mit dem Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff Kontakt aufzunehmen und die gegebenenfalls in Betracht kommenden Maßnahmen zu koordinieren.

15 GUTACHTEN ZUR RISIKOBEWERTUNG FÜR HAFENANLAGEN

15.1 Das Gutachten zur Risikobewertung für eine Hafenanlage ist ein wesentlicher und untrennbarer Bestandteil im Verfahren der Ausarbeitung und Aktualisierung des Plans zur Gefahrenabwehr für diese Hafenanlage.

15.2 Die Risikobewertung für eine Hafenanlage ist von der Vertragsregierung durchzuführen, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist. Eine Vertragsregierung kann eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr dazu ermächtigen, die Risikobewertung für eine bestimmte in ihrem Hoheitsgebiet gelegene Hafenanlage durchzuführen

15.2.1 Ist die Risikobewertung für eine Hafenanlage von einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr durchgeführt worden, so ist die Risikobewertung von der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, darauf hin zu überprüfen, ob sie mit den Bestimmungen des vorliegenden Abschnitts übereinstimmt, und zu genehmigen.

15.3 Die Personen, welche die Risikobewertung durchführen, müssen über einschlägige Fertigkeiten in der Risikobewertung für eine Hafenanlage nach Maßgabe dieses Abschnitts und unter Berücksichtigung der Anleitung in Teil B dieses Code verfügen.

15.4 Risikobewertungen für Hafenanlagen sind in regelmäßigen Zeitabständen auf eventuellen Änderungsbedarf hin zu überprüfen und unter Berücksichtigung veränderter Bedrohungslagen und/oder auch kleinerer Veränderungen in oder an der betreffenden Hafenanlage zu aktualisieren; sie sind stets auf eventuellen Änderungsbedarf hin zu überprüfen und zu aktualisieren, wenn größere Veränderungen in oder an der betreffenden Hafenanlage stattfinden.

15.5 Zu einer Risikobewertung für eine Hafenanlage gehören mindestens die folgenden Bestandteile:

- .1 die Ermittlung und Beurteilung wichtiger Einzelobjekte und Bestandteile der Infrastruktur, die zu schützen wichtig ist;
- .2 die Ermittlung des Risikos möglicher Bedrohungen wichtiger Einzelobjekte und Bestandteile der Infrastruktur sowie der Wahrscheinlichkeit des Eintretens solcher Bedrohungslagen zwecks Erstellung einer nach Wichtigkeit geordneten Liste von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
- .3 die Festlegung und Auswahl von Gegenmaßnahmen und Änderungen in Verfahrensweisen sowie deren Ordnung nach Wichtigkeit und Wirksamkeit bei der Verringerung der Verwundbarkeit;
- .4 die Ermittlung von Schwachstellen, einschließlich von Schwachstellen im Bereich "menschliches Versagen", bei der Infrastruktur sowie bei Herangehens- und Verfahrensweisen.

15.6 Eine Vertragsregierung kann gestatten, dass ein Gutachten zur Risikobewertung für mehr als nur eine Hafenanlage gilt, falls Betreiber, Örtlichkeit, Ausrüstung und Gestaltung der betreffenden Hafenanlagen Ähnlichkeiten aufweisen. Gestattet eine Vertragsregierung eine solche Regelung, so hat sie der Organisation darüber im einzelnen Bericht zu erstatten.

15.7 Nach Abschluss der Risikobewertung ist ein Bericht zu erstellen, der folgendes enthalten muss: eine Kurzdarstellung der Art und Weise, wie die Risikobewertung durchgeführt worden ist, eine Beschreibung jeder einzelnen bei der Risikobewertung entdeckten Schwachstelle und eine Beschreibung der Gegenmaßnahmen, die zur Neutralisierung jeder einzelnen Schwachstelle eingesetzt werden können. Der Bericht ist vor ungenehmigtem Zugriff oder ungenehmigter Offenlegung zu schützen.

16 PLAN ZUR GEFAHRENABWEHR IN HAFENANLAGEN

16.1 Für jede Hafenanlage ist auf der Grundlage eines Gutachtens zur Risikobewertung für die betreffende Hafenanlage ein Plan zur Gefahrenabwehr auszuarbeiten und fortzuschreiben, der zu dieser Schnittstelle von Schiff und Hafen passt. In diesem Plan müssen Bestimmungen für die drei Gefahrenstufen im Sinne der Begriffsbestimmung in diesem Teil des Code enthalten sein.

16.1.1 Vorbehaltlich Ziffer 16.2 kann eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr den Plan zur Gefahrenabwehr für eine bestimmte Hafenanlage erstellen.

16.2 Der Plan zur Gefahrenabwehr für eine Hafenanlage ist von der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, zu genehmigen.

16.3 Ein solcher Plan ist unter Berücksichtigung der Anleitung in Teil B dieses Code in der in der Hafenanlage gängigen Arbeitssprache abzufassen. In dem Plan sind mindestens die nachstehend aufgeführten Punkte zu behandeln:

- .1 Maßnahmen, die geeignet sind, zu verhindern, dass Waffen, gefährliche Stoffe und Vorrichtungen, die zur Verwendung gegen Menschen, Schiffe oder Häfen vorgesehen sind und deren Mitführen nicht genehmigt ist, in die Hafenanlage oder an Bord eines Schiffes gebracht werden;
- .2 Maßnahmen zur Verhinderung des ungenehmigten Zugangs zur Hafenanlage, zu Schiffen, die in oder an der Hafenanlage festgemacht haben, und zu Bereichen innerhalb der Hafenanlage, für die Zugangsbeschränkungen gelten;
- .3 Verfahren für Reaktionen auf Bedrohungslagen oder auf eine Verletzung des Sicherheitsstatus einschließlich Verfahren zur Aufrechterhaltung wichtiger Vorgänge im Betrieb der Hafenanlage und/oder an der Schnittstelle von Schiff und Hafen;
- .4 Verfahren für Reaktionen auf sicherheitsbezogene Anweisungen, welche die Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, unter Umständen bei Gelten der Gefahrenstufe 3 gibt;
- .5 Verfahren für die Evakuierung der Hafenanlage bei Bedrohungslagen oder bei Verletzung des Sicherheitsstatus;
- .6 Aufgaben der in der Hafenanlage Beschäftigten, denen im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage Zuständigkeiten zugewiesen worden sind, und sonstiger Beschäftigter in der Hafenanlage unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;

- .7 Verfahren für das Zusammenwirken mit den Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen;
- .8 Verfahren für die regelmäßige Überprüfung des Plans auf eventuellen Änderungsbedarf hin und für seine Aktualisierung;
- .9 Verfahren für die Meldung von akuten Bedrohungen;
- .10 namentliche Benennung des Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage samt Angaben zu Möglichkeiten der Kontaktaufnahme mit ihm rund um die Uhr;
- .11 Maßnahmen zur Sicherstellung der Unversehrtheit der in dem Plan enthaltenen Angaben;
- .12 Maßnahmen für einen wirksamen Schutz von Ladung und Umschlagsgerät in der Hafenanlage vor der Einwirkung von Gewalttaten;
- .13 Verfahren für eine Überprüfung der Qualität ("Audit") des Sicherheitsplans für die betreffende Hafenanlage;
- .14 Verfahren für Reaktionen bei Auslösung des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr eines Schiffes, das sich in oder an der Hafenanlage aufhält;
- .15 Verfahren zur Erleichterung des Landgangs und des Auswechselns von Besatzungsmitgliedern und sonstigem Schiffspersonal sowie des Zugangs von Besuchern auf das Schiff, insbesondere von Vertretern von Organisationen, die Seeleute betreuen, und von Gewerkschaften.

16.3.1 Das Personal, das interne Überprüfungen der Qualität ("Audits") der im Plan dargestellten Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr durchführt oder die Umsetzung des Plans beurteilt, darf mit den zu überprüfenden Tätigkeiten nichts zu tun haben, es sei denn, dies ist aufgrund der Größe und Art der Hafenanlage praktisch nicht durchführbar.

16.4 Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen können Teil eines Gesamthafensicherheitsplans oder eines oder mehrerer anderer Notfallpläne für den Hafen sein oder mit diesen Plänen zusammengefasst werden.

16.5 Die Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet eine Hafenanlage gelegen ist, legt fest, welche Änderungen des einmal genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr für diese Hafenanlage nicht umgesetzt werden dürfen, sofern nicht die einschlägigen Änderungen des Plans von ihr genehmigt sind.

16.6 Der Plan darf in elektronischer Form vorliegen. In einem solchen Fall ist er durch Maßnahmen zu schützen, durch die seine ungenehmigte Löschung, Zerstörung oder Änderung verhindert werden kann.

16.7 Der Plan ist vor ungenehmigtem Zugriff oder ungenehmigter Offenlegung zu schützen.

16.8 Eine Vertragsregierung kann gestatten, dass ein Plan zur Gefahrenabwehr für mehr als nur eine Hafenanlage gilt, falls Betreiber, Örtlichkeit, Ausrüstung und Gestaltung der

betreffenden Hafenanlagen Ähnlichkeiten aufweisen. Gestattet eine Vertragsregierung eine solche Regelung, so hat sie der Organisation darüber im einzelnen Bericht zu erstatten.

17 BEAUFTRAGTER ZUR GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE

17.1 Für jede Hafenanlage ist ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu benennen.

17.2 Zusätzlich zu den an anderer Stelle in diesem Teil des Code festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten des Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage gehören – ohne darauf beschränkt zu sein – die nachstehend aufgeführten Aufgaben und Zuständigkeiten:

- .1 Er führt unter Berücksichtigung der oben genannten Risikobewertung für die Hafenanlage eine grundlegende und umfassende Bestandsaufnahme zu Gefahrenabwehr in der Hafenanlage durch;
- .2 er stellt die Ausarbeitung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage sicher;
- .3 er setzt den Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage um und hält damit zusammenhängende Übungen ab;
- .4 er unternimmt regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen der Hafenanlage, um sicherzustellen, dass weiterhin angemessene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angewandt werden;
- .5 er empfiehlt Änderungen am Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage beziehungsweise arbeitet diese Änderungen in den Plan ein, um so Mängel zu korrigieren und den Plan so zu aktualisieren, dass die einschlägigen Veränderungen in oder an der Hafenanlage berücksichtigt werden;
- .6 er erhöht das Bewusstsein für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und die Wachsamkeit der in der Hafenanlage Beschäftigten;
- .7 er stellt sicher, dass in ausreichendem Umfang Ausbildungsveranstaltungen für die Personen durchgeführt worden sind, die für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zuständig sind;
- .8 er meldet an die zuständigen Behörden alle Vorkommnisse, welche die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage betreffen, und führt über solche Vorkommnisse Aufzeichnungen;
- .9 er koordiniert die Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage mit dem zuständigen Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und den zuständigen Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff;
- .10 er arbeitet in geeigneten Fällen mit Sicherheitsdiensten zusammen;
- .11 er stellt sicher, dass die für Personen mit Zuständigkeit für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage geltenden Standards eingehalten werden;

- .12 er stellt sicher, dass sämtliche Ausrüstung für die Gefahrenabwehr der Hafenanlage vor Gewalttaten im Normal- und Probetrieb ordnungsgemäß betrieben, sachgerecht kalibriert und instand gehalten wird;
- .13 er unterstützt die Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff auf deren Ersuchen bei der Feststellung der Identität von Personen, die versuchen, an Bord zu gelangen.

17.3 Dem Auftraggeber zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ist die Unterstützung zu gewähren, die für die Erfüllung der ihm durch Kapitel XI-2 und diesen Teil des Code übertragenen Aufgaben und Zuständigkeiten erforderlich ist.

18 AUSBILDUNG, SCHULUNGEN UND ÜBUNGEN ZUR GEFAHRENABWEHR IN HAFENANLAGEN

18.1 Der Auftraggeber zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und die in Betracht kommenden in der Hafenanlage Beschäftigten mit Zuständigkeit im Bereich der Gefahrenabwehr müssen über einschlägige Kenntnisse verfügen und eine einschlägige Ausbildung unter Berücksichtigung der Anleitung in Teil B dieses Code erhalten haben.

18.2 Die in der Hafenanlage Beschäftigten, die spezielle im Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage beschriebene Aufgaben und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr haben, müssen über ausreichende Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen, um unter Berücksichtigung der Anleitung in Teil B dieses Code die ihnen zugewiesenen Aufgaben wahrnehmen zu können.

18.3 Zur Sicherstellung der wirksamen Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr für die betreffende Hafenanlage sind in geeigneten Zeitabständen Schulungen abzuhalten, wobei die betrieblichen Eigenheiten der Hafenanlage, Änderungen in der Zusammensetzung der in der Hafenanlage Beschäftigten, die Schiffstypen, die in der Hafenanlage abgefertigt werden, und sonstige einschlägige Umstände sowie die Anleitung in Teil B dieses Code zu berücksichtigen sind.

18.4 Der Auftraggeber zur Gefahrenabwehr im Unternehmen stellt unter Berücksichtigung der Anleitung in Teil B dieses Code die wirksame Koordinierung und Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage sicher, indem er in angemessenen Zeitabständen an Übungen teilnimmt.

19 ÜBERPRÜFUNG VON UND ZEUGNISERTEILUNG AN SCHIFFE

19.1 Überprüfungen

19.1.1 Jedes Schiff, auf das dieser Teil des Code Anwendung findet, unterliegt den nachstehend bezeichneten Überprüfungen:

- .1 einer Erstüberprüfung vor Indienststellung des Schiffes beziehungsweise vor der erstmaligen Ausstellung des nach Ziffer 19.2 vorgeschriebenen Zeugnisses; zu dieser Überprüfung gehört eine vollständige Überprüfung seines Systems und sämtlicher Ausrüstung zur Gefahrenabwehr entsprechend den einschlägigen Bestimmungen von Kapitel XI-2, diesem Teil des Code und dem genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff. Durch diese Überprüfung soll sichergestellt werden, dass das System und sämtliche

dazugehörige Ausrüstung zur Gefahrenabwehr des Schiffes den einschlägigen Vorschriften von Kapitel XI-2 und diesem Teil des Code in vollem Umfang entsprechen, sich in einem einwandfreien Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatz des Schiffes geeignet sind;

- .2 einer Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung in Zeitabständen, die von der Verwaltung festgelegt werden, jedoch außer in Fällen der Anwendbarkeit des Absatzes 19(3) fünf Jahre nicht überschreiten dürfen. Durch diese Überprüfung soll sichergestellt werden, dass das System und sämtliche dazugehörige Ausrüstung zur Gefahrenabwehr des Schiffes den einschlägigen Vorschriften von Kapitel XI-2, diesem Teil des Code und dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff in vollem Umfang entsprechen, sich in einem einwandfreien Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatz des Schiffes geeignet sind;
- .3 mindestens einer Zwischenüberprüfung. Wird nur eine einzige Zwischenüberprüfung durchgeführt, so muss diese zwischen dem zweiten und dem dritten Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses im Sinne der Begriffsbestimmung in Regel I/2 Buchstaben stattfinden. Zu einer Zwischenüberprüfung gehört eine Überprüfung des Systems und sämtlicher dazugehöriger Ausrüstung zur Gefahrenabwehr des Schiffes, durch die sichergestellt wird, dass das System und die Ausrüstung zur Gefahrenabwehr für den vorgesehenen Einsatz des Schiffes geeignet sind. Über jede Zwischenüberprüfung ist auf dem Zeugnis ein entsprechender Vermerk anzubringen;
- .4 etwaigen von der Verwaltung angeordneten zusätzlichen Überprüfungen.

19.1.2 Die Überprüfungen der Schiffe sind von Bediensteten der Verwaltung durchzuführen. Die Verwaltung kann jedoch die Durchführung der Überprüfungen einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr im Sinne von Regel XI-2/1 übertragen.

19.1.3 In jedem Fall übernimmt die Verwaltung die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Überprüfung und verpflichtet sich, für die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu sorgen.

19.1.4 Nach der Überprüfung sind das System und sämtliche dazugehörige Ausrüstung zur Gefahrenabwehr des Schiffes in einem Zustand zu erhalten, der den Bestimmungen der Regeln XI-2/4.2 und XI-2/6, diesem Teil des Code und dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff entspricht. Nach Abschluss einer Überprüfung nach Ziffer 19.1.1 dürfen am System und an sämtlicher dazugehöriger Ausrüstung zur Gefahrenabwehr des Schiffes oder am genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff ohne Billigung der Verwaltung keine Änderungen vorgenommen werden.

19.2 Ausstellung des Zeugnisses beziehungsweise Anbringen von Vermerken im Zeugnis

19.2.1 Nach der Erstüberprüfung oder einer Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung nach Ziffer 19.1 ist ein Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes auszustellen.

19.2.2 Ein solches Zeugnis ist entweder von der Verwaltung oder von einer im Namen der Verwaltung tätigen anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr auszustellen; dasselbe gilt für das Anbringen von Vermerken in solchen Zeugnissen.

19.2.3 Auf Ersuchen der Verwaltung kann eine andere Vertragsregierung die Überprüfung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieses Code ein Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes ausstellen oder dessen Ausstellung veranlassen beziehungsweise in einem solchen Zeugnis einen Vermerk anbringen oder das Anbringen eines Vermerkes veranlassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass den Bestimmungen von Ziffer 19.1.1 entsprochen ist.

19.2.3.1 Der ersuchenden Verwaltung ist so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses und eine Abschrift des Überprüfungsberichts zu übermitteln.

19.2.3.2 Ein nach Ziffer 19.2.3 ausgestelltes Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein nach Ziffer 19.2.2 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

19.2.4 Die Form des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes muss dem im Anhang zu diesem Code wiedergegebenen Mustervordruck entsprechen. Ist die verwendete Sprache weder Englisch, Französisch noch Spanisch, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizugeben.

19.3 Geltungsdauer des Zeugnisses

19.3.1 Ein Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes wird für einen von der Verwaltung festgelegten Zeitraum ausgestellt, der fünf Jahre nicht überschreiten darf.

19.3.2 Wird die Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung in den letzten drei Monaten vor dem Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis ab dem Tag des Abschlusses der Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung bis zu einem Datum, das nicht später liegen darf als fünf Jahre nach Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses.

19.3.2.1 Wird die Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung erst nach dem Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis ab dem Tag des Abschlusses der Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung bis zu einem Datum, das nicht später liegen darf als fünf Jahre nach Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses.

19.3.2.2 Wird die Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung früher als drei Monate vor dem Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis ab dem Tag des Abschlusses der Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung bis zu einem Datum, das nicht später liegen darf als fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung.

19.3.3 Wird das Zeugnis für einen Zeitraum von weniger als fünf Jahren ausgestellt, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses über das Ablaufdatum hinaus bis zu der Höchstdauer nach Ziffer 19.3.1 verlängern, sofern die Überprüfungen nach Ziffer 19.1.1 in der Art und Weise durchgeführt werden, wie es vorgeschrieben ist, wenn ein Zeugnis für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt wird.

19.3.4 Ist eine Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung abgeschlossen und kann ein neues Zeugnis nicht vor dem Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses ausgestellt oder an Bord gebracht werden, so kann die Verwaltung oder die im Namen der Verwaltung tätige anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr im bisherigen Zeugnis einen entsprechenden Vermerk anbringen; ein solches Zeugnis ist für einen weiteren Zeitraum von nicht mehr als fünf Jahren als gültig anzuerkennen.

19.3.5 Befindet sich ein Schiff bei Ablauf der Geltungsdauer eines Zeugnisses nicht in einem Hafen, in dem es überprüft werden soll, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängern; eine solche Verlängerung wird jedoch lediglich für den Zweck gewährt, dass das Schiff seine Reise bis zu dem Hafen fortsetzen kann, in dem es überprüft wird, und auch dies nur, wenn eine solche Handlungsweise zweckmäßig und vertretbar erscheint. Ein Zeugnis wird auf keinen Fall für einen Zeitraum von mehr als drei Monaten verlängert, und ein Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wird, ist aufgrund dieser Verlängerung bei Ankunft in dem Hafen, in dem es überprüft werden soll, nicht berechtigt, diesen Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis erhalten zu haben. Ist die Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis bis zu einem Datum, das nicht später liegen darf als fünf Jahre nach Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung.

19.3.6 Ein für ein Schiff in der beschränkten internationalen Fahrt ausgestellt und nicht nach den vorstehenden Bestimmungen dieses Abschnitts verlängertes Zeugnis kann von der Verwaltung für eine Nachfrist von bis zu einem Monat nach dem auf dem Zeugnis angegebenen Ablaufdatum verlängert werden. Ist die Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis bis zu einem Datum, das nicht später liegen darf als fünf Jahre nach Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung.

19.3.7 Wird eine Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung vor dem in Ziffer 19.1.1 angegebenen Zeitraum abgeschlossen, so gilt folgende Regelung:

- .1 Das auf dem Zeugnis angegebene Ablaufdatum wird durch Anbringen eines Vermerks in ein Datum geändert, das nicht später als drei Jahre nach dem Tag liegen darf, an dem die Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung abgeschlossen wurde;
- .2 das Ablaufdatum kann unverändert bleiben, sofern eine oder mehrere zusätzliche Überprüfungen durchgeführt werden und so die nach Ziffer 19.1.1 vorgeschriebenen höchstzulässigen Zeiträume zwischen den Überprüfungen nicht überschritten werden.

19.3.8 Ein nach Ziffer 19.2 ausgestellt Zeugnis verliert in jedem der nachstehend aufgeführten Fälle seine Gültigkeit:

- .1 Die einschlägigen Überprüfungen werden nicht in den in Ziffer 19.1.1 genannten Zeiträumen abgeschlossen.
- .2 In Fällen nach den Ziffern 19.1.1.3 und 19.3.7.2 ist in dem Zeugnis kein entsprechender Vermerk angebracht worden.
- .3 Die Verantwortung für den Betrieb eines Schiffes wird von einem Unternehmen übernommen, das bisher noch nie dieses Schiff betrieben hat.

.4 Das Schiff wechselt unter die Flagge eines anderen Staates.

19.3.9.1 Beim Wechsel eines Schiffes unter die Flagge einer anderen Vertragsregierung übermittelt die Vertragsregierung, deren Flagge das Schiff früher zu führen berechtigt war, der aufnehmenden Verwaltung so bald wie möglich Abschriften des von diesem Schiff vor dem Flaggenwechsel geführten Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes beziehungsweise sämtliche Informationen in diesem Zusammenhang sowie Abschriften aller verfügbaren Überprüfungsberichte.

19.3.9.2 Bei Übernahme der Verantwortung für den Betrieb eines Schiffes durch ein Unternehmen, das bisher noch nie dieses Schiff betrieben hat, übermittelt das frühere Unternehmen dem aufnehmenden Unternehmen so bald wie möglich Abschriften sämtlicher Informationen im Zusammenhang mit dem Internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes, um so die Überprüfungen nach Ziffer 19.4.2 zu erleichtern.

19.4 Erteilung eines Vorläufigen Zeugnisses

19.4.1 Zeugnisse nach Ziffer 19.2 dürfen nur ausgestellt werden, wenn die das Zeugnis ausstellende Behörde sich davon überzeugt hat, dass das Schiff unzweifelhaft den Vorschriften von Ziffer 19.1 entspricht. Unbeschadet dieser Regelung darf die Verwaltung jedoch nach dem 1. Juli 2004 bis zur Ausstellung des Zeugnisses nach Ziffer 19.2 in den nachstehend aufgeführten Fällen die Ausstellung eines Vorläufigen Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes veranlassen, dessen Form dem im Anhang zu diesem Teil des Code wiedergegebenen Mustervordruck entsprechen muss:

- .1 Ein Schiff besitzt bei seiner Ablieferung oder vor seiner erstmaligen oder erneuten Indienststellung kein Zeugnis.
- .2 Ein Schiff wechselt von der Flagge einer Vertragsregierung unter die Flagge einer anderen Vertragsregierung.
- .3 Ein Schiff wechselt von einem Staat, der keine Vertragsregierung ist, unter die Flagge einer Vertragsregierung.
- .4 Die Verantwortung für den Betrieb eines Schiffes wird von einem Unternehmen übernommen, das bisher noch nie dieses Schiff betrieben hat.

19.4.2 Ein Vorläufiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes darf nur ausgestellt werden, wenn die Verwaltung oder im Namen der Verwaltung eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr durch Überprüfung Nachstehendes festgestellt hat:

- .1 Die nach diesem Teil des Code vorgeschriebene Risikobewertung für das Schiff ist abgeschlossen.
- .2 An Bord ist eine Abschrift des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff vorhanden, der den Vorschriften von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code entspricht, zur Überprüfung und Genehmigung vorgelegt worden ist und auf dem Schiff umgesetzt wird.

- .3 Das Schiff ist mit einem Alarmsystem zur Gefahrenabwehr ausgerüstet, das den Vorschriften von Regel XI-2/6 entspricht. (Dies ist nur zu überprüfen, sofern diese Vorschrift anwendbar ist.)
- .4 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen
 - .1 hat Nachstehendes sichergestellt:
 - .1 die Überprüfung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff im Hinblick darauf, dass er diesem Teil des Code entspricht;
 - .2 dass der Plan zur Genehmigung vorgelegt worden ist;
 - .3 dass der Plan auf dem Schiff umgesetzt wird;
 - .2 hat die erforderlichen Vorkehrungen getroffen, insbesondere Vorkehrungen für Übungen, Schulungen und interne Qualitätsüberprüfungen ("Audits"), um als Beauftragter zur Gefahrenabwehr im Unternehmen sicherzugehen, dass das Schiff die vorgeschriebene Überprüfung nach Ziffer 19.1.1.1 innerhalb von 6 Monaten erfolgreich abschließen wird;
- .5 Es sind Vorkehrungen für die Durchführung der vorgeschriebenen Überprüfungen nach Ziffer 19.1.1.1 getroffen worden.
- .6 Der Kapitän, der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff und sonstige Personen an Bord mit speziellen Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr müssen mit ihren jeweiligen Aufgaben und Zuständigkeiten entsprechend der Darstellung in diesem Teil des Code sowie mit den einschlägigen Bestimmungen des an Bord mitgeführten Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff vertraut sein und müssen mit den einschlägigen Informationen in der Arbeitssprache des Bordpersonals oder in Sprachen, die es versteht, versorgt worden sein.
- .7 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff erfüllt die Vorschriften dieses Teils des Code.

19.4.3 Ein Vorläufiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes kann entweder von der Verwaltung oder von einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr ausgestellt werden, die ermächtigt ist, im Namen der Verwaltung tätig zu sein.

19.4.4 Ein Vorläufiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes hat eine Geltungsdauer von 6 Monaten oder bis zur Ausstellung des nach Ziffer 19.2 vorgeschriebenen Zeugnisses – je nach dem, welcher Zeitpunkt früher liegt – und kann nicht verlängert werden.

19.4.5 Eine Vertragsregierung darf in keinem Fall die Ausstellung eines unmittelbar an die Geltungsdauer eines Vorläufigen Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes anschließenden weiteren solchen Zeugnisses für ein Schiff veranlassen, sofern nach dem Urteil der Verwaltung oder der anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr einer der Gründe des Schiffes oder des Unternehmens für das Ersuchen um die Ausstellung eines

solchen Zeugnisses ist, die vollständige Erfüllung von Kapitel XI-2 und dieses Teils des Code über die erstmalige Geltungsdauer des Vorläufigen Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes nach Ziffer 19.4.4 hinaus zu vermeiden.

19.4.6 Für die Zwecke von Regel XI-2/9 können Vertragsregierungen vor der Anerkennung eines Vorläufigen Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes als gültiges Zeugnis sicherstellen, dass den Vorschriften der Ziffern 19.4.2.4 bis 19.4.2.6 entsprochen ist.

ANHANG ZU TEIL A

ANHANG 1

Mustervordruck des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes

**INTERNATIONALES ZEUGNIS ÜBER DIE GEFAHRENABWEHR AN BORD
EINES SCHIFFES**

(Amtliches Siegel)

(Bezeichnung des Staates)

Zeugnis Nr.

Ausgestellt nach dem

**INTERNATIONALEN CODE FÜR DIE GEFAHRENABWEHRAUF SCHIFFEN UND IN
HAFENANLAGEN (ISPS-CODE)**

im Namen der Regierung von

.....

(Bezeichnung des Staates)

durch

.....

(ermächtigte Person oder Stelle)

Name des Schiffes	:
Unterscheidungssignal	:
Heimathafen	:
Schiffstyp	:
Bruttoraumgehalt	:
IMO-Nummer	:
Firma und Anschrift des Unternehmens	:

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT,

1 dass das System und sämtliche dazugehörige Ausrüstung zur Gefahrenabwehr für das Schiff nach Ziffer 19.1 von Teil A des ISPS-Code überprüft worden sind

2 dass die Überprüfung ergeben hat, dass das System und sämtliche dazugehörige Ausrüstung zur Gefahrenabwehr für das Schiff in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und dass das Schiff den einschlägigen Vorschriften von Kapitel XI-2 des Übereinkommens und Teil A des ISPS-Code entspricht;

3 dass das Schiff mit einem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff ausgestattet ist.

Datum der Erstüberprüfung / Überprüfung zwecks Zeugnisverlängerung, auf der dieses Zeugnis beruht

Dieses Zeugnis gilt vorbehaltlich der Überprüfungen nach Ziffer 19.1.1 von Teil A des ISPS-Code bis zum

Ausgestellt in

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

Datum der Ausstellung:

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel beziehungsweise Stempel der ausstellenden Behörde)

VERMERK ÜBER EINE ZWISCHENÜBERPRÜFUNG

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass eine nach Ziffer 19.1.1 von Teil A des ISPS-Code vorgeschriebene Zwischenüberprüfung ergeben hat, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen von Kapitel XI-2 des Übereinkommens und Teil A des ISPS-Code entspricht.

Zwischenüberprüfung

(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

VERMERK ÜBER ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN*

Zusätzliche Überprüfung

(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

Zusätzliche Überprüfung

(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

Zusätzliche Überprüfung

(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

* Dieser Teil des Zeugnisses ist von der Verwaltung zu bearbeiten, die dadurch angibt, dass sie die zusätzlichen Überprüfungen nach Ziffer 19.1.1.4 angeordnet hat.

ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNG NACH ZIFFER A/19.3.7.2 DES ISPS-CODE

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass eine nach Ziffer 19.3.7.2 von Teil A des ISPS-Code vorgeschriebene zusätzliche Überprüfung ergeben hat, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen von Kapitel XI-2 des Übereinkommens und Teil A des ISPS-Code entspricht.

.....
(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**VERMERK ÜBER DIE VERLÄNGERUNG DES ZEUGNISSES BEI EINER
GELTUNGSDAUER VON WENIGER ALS 5 JAHREN IN FÄLLEN DER
ANWENDUNG VON ZIFFER A/19.3.3 DES ISPS-CODE**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen von Teil A des ISPS-Code und das Zeugnis ist nach Ziffer 19.3.3 von Teil A des ISPS-Code bis zum als gültig anzuerkennen.

.....
(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**VERMERK IN FÄLLEN EINER ABGESCHLOSSENEN ÜBERPRÜFUNG ZWECKS
ZEUGNISVERLÄNGERUNG UND DER ANWENDUNG VON ZIFFER A/19.3.4 DES
ISPS-CODE**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen von Teil A des ISPS-Code und das Zeugnis ist nach Ziffer 19.3.4 von Teil A des ISPS-Code bis zum als gültig anzuerkennen.

.....
(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

VERMERK ÜBER DIE VERLÄNGERUNG DES ZEUGNISSES BIS ZUM ERREICHEN DES ÜBERPRÜFUNGSHAFENS IN FÄLLEN DER ANWENDUNG VON ZIFFER A/19.3.5 DES ISPS-CODE FÜR EINE NACHFRIST BEI ANWENDUNG VON ZIFFER A/19.3.5 DES ISPS-CODE

Dieses Zeugnis ist nach Ziffer 19.3.5* / 19.3.6* von Teil A des ISPS-Code bis zum

..... als gültig anzuerkennen.

.....
(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

VERMERK ÜBER DIE VERSCHIEBUNG DES ABLAUFDATUMS IN FÄLLEN DER ANWENDUNG VON ZIFFER A/19.3.7.1 DES ISPS-CODE

Nach Ziffer 19.3.7.1 von Teil A des ISPS-Code ist das neue Ablaufdatum** der

.....

.....
(Unterschrift eines ermächtigten Bediensteten)

Ort

Datum

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

* Nichtzutreffendes streichen!

** Wird dieser Teil des Zeugnisses ausgefüllt, so ist auch das Ablaufdatum auf der Vorderseite des Zeugnisses abzuändern.

ANHANG 2

Mustervordruck des Vorläufigen Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes

VORLÄUFIGES INTERNATIONALES ZEUGNIS ÜBER DIE GEFAHRENABWEHR AN BORD EINES SCHIFFES

(Amtliches Siegel)

(Bezeichnung des Staates)

Zeugnis Nr.

Ausgestellt nach dem

INTERNATIONALEN CODE FÜR DIE GEFAHRENABWEHRAUF SCHIFFEN UND IN HAFENANLAGEN (ISPS-CODE)

im Namen der Regierung von.....

(Bezeichnung des Staates)

durch

(ermächtigte Person oder Stelle)

Name des Schiffes	:
Unterscheidungssignal	:
Heimathafen	:
Schiffstyp	:
Bruttoraumgehalt	:
IMO-Nummer	:
Firma und Anschrift des Unternehmens	:

Ist dies ein unmittelbar an die Geltungsdauereines Vorläufigen InternationalenZeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes anschließendes weiteres solches Zeugnis?
Ja/Nein*

Falls die vorstehende Frage mit Ja beantwortet wird:

Ausstellungsdatum des ersten Vorläufigen Zeugnisses:

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass den Vorschriften von Ziffer A/19.4.2 des ISPS-Code entsprochen ist

* Nichtzutreffendes streichen!

Dieses Zeugnis wird nach Maßgabe von Ziffer A/19.4* des ISPS-Code ausgestellt

Dieses Zeugnis gilt bis zum

Ausgestellt in

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

Datum der Ausstellung.....

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten) *der das Zeugnis ausstellt*

(Siegel beziehungsweise Stempel der ausstellenden Behörde)

* Streichen, falls nicht zutreffend!

ANHANG 3

Teil B

ANLEITUNG BEZÜGLICH DER BESTIMMUNGEN VON KAPITEL XI-2 DER ANLAGE ZUM

INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN VON 1974 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE IN SEINER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG

UND TEIL A DIESES CODE

1. Einführung

Allgemeines

- 1.1. In der Präambel dieses Code wird darauf hingewiesen, dass Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code den neuen internationalen Rahmen der Maßnahmen darstellen, durch die die Gefährdungslage der Seeschifffahrt verbessert werden sollte, und mit deren Hilfe Schiffe und Hafenanlagen kooperieren können, um das Aufdecken und die Abschreckung von Handlungen zu erleichtern, die eine Bedrohung der Sicherheit auf dem Gebiet des Seetransports darstellen.
- 1.2. In dieser Einführung werden in knapper Form die Verfahren umrissen, die für Beschluss und Umsetzung der Maßnahmen und Vereinbarungen ins Auge gefasst sind, welche benötigt werden, um die Einhaltung der Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil B dieses Code zu erreichen und beizubehalten; außerdem werden in ihr die wichtigsten Elemente benannt, zu denen Anleitungen geboten werden. Die Anleitungen sind in den Abschnitten 2 bis 19 enthalten. Darüber hinaus werden wesentliche Erwägungen dargelegt, die bei der Prüfung der Anwendbarkeit der Anleitung in Bezug auf Schiffe und Hafenanlagen berücksichtigt werden sollten.
- 1.3. Lesern, deren Hauptinteresse den Schiffen gilt, wird dringend empfohlen, diesen Teil des Code dennoch als Gesamtheit zu lesen, insbesondere die Abschnitte, die sich auf Hafenanlagen beziehen. Gleiches gilt für all jene, deren Hauptinteresse den Hafenanlagen gilt; sie sollten ebenfalls die Abschnitte lesen, die sich auf Schiffe beziehen.
- 1.4. Die in den folgenden Absätzen gegebenen Anleitungen beziehen sich hauptsächlich auf den Schutz von Schiffen, die sich in einer Hafenanlage befinden. Dennoch sind Situationen vorstellbar, in denen ein Schiff eine Bedrohung für die Hafenanlage darstellen kann, beispielsweise, wenn es innerhalb der Hafenanlage als Basis benutzt wird, von der aus ein Angriff gestartet wird. Beim Erwägen der geeigneten Maßnahmen der Gefahrenabwehr zur Reaktion auf schiffsbasierte Sicherheitsbedrohungen sollten die für das Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage oder die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage verantwortlichen Stellen geeignete Anpassungen an die in den folgenden Absätzen gegebenen Anleitungen in Betracht ziehen.
- 1.5. Der Leser wird darauf hingewiesen, dass der Inhalt dieses Teils des Code nicht als mit anderen Bestimmungen von Kapitel XI-2 oder Teil B dieses Code im

Widerspruch stehend zu lesen bzw. zu interpretieren ist, und dass die erwähnten Bestimmungen jederzeit maßgebend sind und etwaige unbeabsichtigte Widersprüche außer Kraft setzen, die sich aus diesem Teil des Code ergeben könnten. Die in diesem Teil des Code gegebenen Anleitungen sollten immer in einer Weise gelesen, interpretiert und angewendet werden, die mit den Zielen, Interessen und Prinzipien in Einklang steht, wie sie in Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code festgelegt werden.

Verantwortlichkeiten der Vertragsregierungen

1.6. In den Verantwortungsbereich der Vertragsregierungen fallen gemäß den Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code unter anderem folgende Aufgaben:

- Festlegung der anzuwendenden Gefahrenstufe;
- Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff und der diesbezüglichen Änderungen eines zuvor genehmigten Planes;
- Überprüfung, ob Schiffe die Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code einhalten und Ausstellung des Internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
- Entscheidung darüber, welche auf ihrem Staatsgebiet liegenden Hafenanlagen einen Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (Port Facility Security Officer = PFSO) ernennen müssen, der für die Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage verantwortlich ist;
- Sicherstellung, dass das Gutachten zur Risikobewertung und etwaige spätere Änderungen eines zuvor genehmigten Gutachtens erstellt und genehmigt werden;
- Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage und etwaiger zuvor genehmigter Pläne; sowie
- Durchführung von Maßnahmen bezüglich Kontrolle und Einhaltung;
- Überprüfung von genehmigten Plänen; sowie
- Weitergabe von Informationen an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation und an die Schifffahrts- und Hafenindustrien.

1.7. Die Vertragsregierungen können zur Erfüllung ihrer Aufgaben zur Gefahrenabwehr in Bezug auf Hafenanlagen gemäß Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code zuständige Behörden innerhalb der Regierung ernennen oder einrichten und die Durchführung bestimmter Aufgaben in Bezug auf Hafenanlagen anerkannten Organisationen zur Gefahrenabwehr (RSO) überlassen, aber die endgültige Entscheidung über Übernahme und Genehmigung dieser Arbeit sollte bei der Vertragsregierung bzw. der zuständigen Behörde liegen. Verwaltungen können zudem die Durchführung bestimmter Sicherheitsaufgaben in Bezug auf Schiffe an anerkannte Organisationen zur Gefahrenabwehr delegieren. Die folgenden Aufgaben bzw. Tätigkeiten dürfen nicht an eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr delegiert werden:

- Festlegung der anzuwendenden Gefahrenstufe;
- Entscheidung darüber, welche auf dem Staatsgebiet einer Vertragsregierung liegenden Hafenanlagen einen Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ernennen und einen Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage erstellen müssen;
- Genehmigung des Gutachtens zur Risikobewertung für die Hafenanlage bzw. etwaiger späterer Änderungen an zuvor genehmigten Gutachten;
- Genehmigung eines Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage bzw. etwaiger späterer Änderungen an zuvor genehmigten Plänen;
- Durchführung von Maßnahmen bezüglich Kontrolle und Einhaltung; und
- Festlegung der Anforderungen an eine Erklärung zur Risikobewertung.

Festlegung der Gefahrenstufe

1.8. Die Festlegung der Gefahrenstufe für einen bestimmten Zeitpunkt liegt im Verantwortungsbereich der Vertragsregierungen und kann sich auf Schiffe und Hafenanlagen beziehen. In Teil A dieses Code werden drei international gültige Gefahrenstufen festgelegt. Es handelt sich um:

- Gefahrenstufe 1, Normal; die Stufe, bei der Schiffe und Hafenanlagen normalerweise betrieben werden;
- Gefahrenstufe 2, Erhöht; die Stufe, die solange gültig ist, wie ein erhöhtes Risiko einer akuten Bedrohung besteht; und
- Gefahrenstufe 3, Ausnahme; die Stufe, die für einen Zeitraum gültig ist, in dem ein akute Bedrohung wahrscheinlich ist bzw. unmittelbar bevorsteht.

Das Unternehmen und das Schiff

1.9. Jedes Unternehmen, das Schiffe betreibt, für die Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code gelten, muss für das Unternehmen einen Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen (Company Security Officer = CSO) ernennen und für jedes seiner Schiffe einen Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff (Ship Security Officer = SSO). Die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Ausbildungsvoraussetzungen dieser Beauftragten sowie die Anforderungen bezüglich Schulungen und Übungen sind in Teil A dieses Code festgelegt.

1.10. Zu den Verantwortlichkeiten des Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen gehört kurz gefasst unter anderem, dafür zu sorgen, dass ein Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff ordnungsgemäß erstellt wird, dass ein Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff erstellt und zur Genehmigung durch die bzw. im Namen der Verwaltung vorgelegt wird und daraufhin auf jedem Schiff hinterlegt wird, für das Teil A dieses Code gilt und auf das sich der Verantwortlichkeitsbereich des Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen erstreckt.

- 1.11. In dem Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff sollten die betrieblichen und baulichen Maßnahmen angegeben sein, die seitens des Schiffes durchgeführt werden sollten, damit es jederzeit bei Gefahrenstufe 1 betrieben wird. Ebenfalls in dem Plan sollten die zusätzlichen bzw. verstärkten Maßnahmen der Gefahrenabwehr angegeben sein, die seitens des Schiffes durchgeführt werden können, damit der Wechsel zu und der Betrieb bei Gefahrenstufe 2 sichergestellt sind, wenn entsprechende Anweisungen erteilt werden. Darüber hinaus sollten in dem Plan die möglichen vorbereitenden Maßnahmen angegeben sein, die seitens des Schiffes durchgeführt werden können, damit eine schnelle Reaktion auf die Anweisungen erfolgen kann, die an das Schiff von den Stellen erteilt werden, die bei Gefahrenstufe 3 auf eine akute Bedrohung oder eine Bedrohungslage reagieren.
- 1.12. Die Schiffe, für die die Anforderungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code gelten, müssen einen von oder im Namen der Verwaltung genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff mitführen und im Einklang mit diesem betrieben werden. Die Beauftragten zur Gefahrenabwehr (SSO und CSO) sollten die fortdauernde Relevanz und Wirksamkeit des Planes überwachen, wozu auch die Durchführung interner Prüfungen gehört. Änderungen an einem Teil eines genehmigten Planes, die gemäß Beschluss der Verwaltung der Genehmigung unterliegen, müssen vor der Eingliederung in den genehmigten Plan und vor der Umsetzung durch das Schiff zu Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden.
- 1.13. Auf dem Schiff muss sich ein Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (Ship Security Certificate) befinden, aus dem hervorgeht, dass es die Anforderungen aus Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code erfüllt. Zu Teil A dieses Code gehören Bestimmungen bezüglich Überprüfung und Bescheinigung der Erfüllung der Anforderungen durch das Schiff bei Erst-, Neu- und Zwischenprüfungen.
- 1.14. Wenn ein Schiff in einem Hafen einer Vertragsregierung liegt oder diesen ansteuert, ist die Vertragsregierung berechtigt, gemäß den Bestimmungen von Vorschrift XI-2/9 verschiedene Prüfungsmaßnahmen und Übereinstimmungskontrollen in Bezug auf das Schiff durchzuführen. Das Schiff unterliegt den Kontrollbesichtigungen durch den Hafenstaat, allerdings gehört zu diesen Kontrollen normalerweise nicht die Prüfung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff selbst, ausgenommen unter besonderen Umständen. Darüber hinaus kann das Schiff zusätzlichen Kontrollen unterliegen, falls die Vertragsregierung, der die Durchführung der Kontroll- und Überprüfungsmaßnahmen unterliegt, Grund zu der Annahme hat, dass die Gefährdungslage des Schiffes oder der von diesem bereits bedienten Hafenanlagen, beeinträchtigt ist.
- 1.15. Zusätzlich müssen sich an Bord des Schiffes Informationen befinden, die der Vertragsregierung auf Verlangen vorzulegen sind, und aus denen hervorgeht, wer für die Einstellung der Schiffsbesatzung und für Entscheidungen über verschiedene Aspekte im Zusammenhang mit der Verwendung des Schiffes verantwortlich ist.

Die Hafenanlage

- 1.16. Jede Vertragsregierung muss sicherstellen, dass für alle auf ihrem Staatsgebiet gelegenen Hafenanlagen, in denen Schiffe der internationalen Seefahrt bedient werden, ein Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage (Port Facility

Security Assessment = PFSA) erstellt wird. Dieses Gutachten kann von der Vertragsregierung, einer zuständigen Behörde oder einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr erstellt werden. Nach Erstellung des Gutachtens muss dieses durch die Vertragsregierung oder die betreffende zuständige Behörde genehmigt werden. Diese Genehmigung darf nicht delegiert werden. Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage sollten in regelmäßigen Abständen überprüft werden.

1.17. Bei dem Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage handelt es sich im Grunde um eine Risikoanalyse aller Aspekte des Betriebes einer Hafenanlage mit dem Ziel der Feststellung, bei welchem/n Teil(en) davon eine höhere Anfälligkeit und/oder Wahrscheinlichkeit für einen Angriff besteht. Das Sicherheitsrisiko ist eine funktionale Beziehung der Variablen

- Bedrohung durch einen Angriff
- Verwundbarkeit des Zieles
- Folgen eines Angriffs.

Nach Fertigstellung der Analyse ist es möglich, ein allgemeines Gutachten der Höhe des Risikos zu erstellen. Das Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage erleichtert die Entscheidung, welche Hafenanlagen einen Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ernennen und einen Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage erarbeiten müssen.

1.18. Die Hafenanlagen, für die die Anforderungen aus Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code gelten, müssen einen Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ernennen. Die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Ausbildungsvoraussetzungen dieser Beauftragten und die Anforderungen bezüglich Schulungen und Übungen sind in Teil A dieses Code festgelegt.

1.19. In dem Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage sollten die betrieblichen und baulichen Maßnahmen angegeben sein, die seitens der Hafenanlage durchgeführt werden sollten, damit sie jederzeit bei Gefahrenstufe 1 betrieben wird. Ebenfalls in dem Plan sollten die zusätzlichen bzw. verstärkten Maßnahmen der Gefahrenabwehr angegeben sein, die seitens der Hafenanlage durchgeführt werden können, damit der Wechsel zu und der Betrieb bei Gefahrenstufe 2 sichergestellt sind, wenn entsprechende Anweisungen erteilt werden. Darüber hinaus sollten in dem Plan die möglichen vorbereitenden Maßnahmen angegeben sein, die seitens der Hafenanlage durchgeführt werden können, um eine schnelle Reaktion auf die Anweisungen zu ermöglichen, die an die Hafenbehörde von den Stellen erteilt werden, die bei Gefahrenstufe 3 auf eine akute Bedrohung oder eine Bedrohungslage reagieren.

1.20. Die Hafenanlagen, für die die Anforderungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code gelten, müssen über einen von der Vertragsregierung bzw. der betreffenden zuständigen Behörde genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage verfügen und im Einklang mit diesem betrieben werden.

Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollte dessen Bestimmungen umsetzen und die fortdauernde Relevanz und Wirksamkeit des Planes

überwachen, wozu auch die Vergabe von Aufträgen zur Durchführung interner Prüfungen der Anwendung des Planes gehört.

Jede Änderung eines Teiles eines genehmigten Planes, die laut Entschließung der Vertragsregierung oder der zuständigen Behörde genehmigungspflichtig ist, muss zu Überprüfung und Genehmigung vorgelegt werden, bevor sie in den genehmigten Plan eingegliedert und in der Hafenanlage umgesetzt wird.

Die Vertragsregierung bzw. die zuständige Behörde sind berechtigt, die Wirksamkeit des Planes zu überprüfen. Das Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage, die für die Hafenanlage erstellt wurde bzw. auf deren Grundlage der Plan entwickelt wurde, sollten regelmäßig nachgeprüft werden. Alle diese Handlungen können zu einer Änderung des genehmigten Planes führen. Alle Änderungen an bestimmten Teilen eines genehmigten Planes müssen der Vertragsregierung oder der betreffenden zuständigen Behörde zur Genehmigung vorgelegt werden.

- 1.21. Bei Schiffen, die Hafenanlagen nutzen, können die staatlichen Hafenbehörden Kontrollbesichtigungen und andere Kontrollmaßnahmen gemäß Vorschrift XI-2/9 durchführen. Die betreffenden Behörden können vor Einfahrt des Schiffes in den Hafen Informationen über das Schiff, die Ladung, Fahrgäste und Besatzung verlangen. Unter bestimmten Umständen kann die Einfahrt in den Hafen verweigert werden.

Information und Kommunikation

- 1.22. Gemäß Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code werden Vertragsregierungen aufgefordert, bestimmte Informationen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zur Verfügung zu stellen und Informationen zugänglich zu machen, die eine wirksame Kommunikation zwischen Vertragsregierungen und zwischen den Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen (CSO)/Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff (SSO) und den Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (PFSO) ermöglichen, die für die Hafenanlage verantwortlich sind, die von ihren Schiffen angesteuert werden.

2. Definitionen

- 2.1. Bezüglich der in Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code angegebenen Definitionen werden keine Anleitungen zur Verfügung gestellt.

2.2 Für diesen Teil des Code:

- .1 bezeichnet „Abschnitt“ einen Abschnitt von Teil A des Code und wird als „Abschnitt A/<gefolgt von der Nummer des Abschnitts >“ angegeben;
- .2 bezeichnet „Absatz“ einen Absatz dieses Teils des Code und wird als „Absatz <gefolgt von der Nummer des Absatzes >“ angegeben; und
- .3 bezeichnet „Vertragsregierung“, in den Absätzen 14 bis 18 die „Vertragsregierung, auf deren Staatsgebiet die Hafenanlage liegt“ und schließt einen Verweis auf die „zuständige Behörde“ mit ein.

3. Anwendung

Allgemeines

- 3.1 Die in diesem Teil des Code gegebenen Anleitungen sollten bei der Umsetzung der Anforderungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code berücksichtigt werden.
- 3.2 Dennoch sollte bedacht werden, dass das Ausmaß der Anleitung zu Schiffen von der Art des Schiffes abhängt, von seiner Ladung und/oder seinen Fahrgästen, seinem Einsatzmuster und von den Eigenschaften der Hafenanlagen, die das Schiff ansteuert.
- 3.3 In ähnlicher Weise und in Bezug zu den Anleitungen über Hafenanlagen hängt das Ausmaß, in dem diese Anleitungen Gültigkeit besitzen, von den Hafenanlagen, den die Hafenanlagen nutzenden Schiffen, der Ladung und/oder den Fahrgästen und den Einsatzmustern der die Hafenanlage nutzenden Schiffe ab.
- 3.4 Die Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code sollen nicht für Hafenanlagen gelten, die hauptsächlich für militärische Zwecke ausgelegt und genutzt werden.
4. Verantwortlichkeit von Vertragsregierungen

Sicherheit von Gutachten und Plänen

- 4.1 Die Vertragsregierungen sollten für geeignete Maßnahmen sorgen, um den unerlaubten Zugriff auf bzw. die unerlaubte Preisgabe von sicherheitsrelevantem Material zu verhindern, das mit den Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff (Ship Security Assessment = SSA), den Plänen zur Gefahrenabwehr für das Schiff (Ship Security Plan = SSP), den Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage (Port Facility Security Assessment = PFSA), den Plänen zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage (Port Facility Security Plan = PFSP) und mit einzelnen Gutachten oder Plänen im Zusammenhang steht.

Zuständige Behörden

- 4.2 Die Vertragsregierungen können eine zuständige Behörde innerhalb der Regierung ernennen, die ihre Sicherheitsaufgaben bezüglich den Hafenanlagen gemäß Kapitel XI-2 oder Teil A dieses Code erfüllt.

Anerkannte Organisationen zur Gefahrenabwehr

- 4.3 Die Vertragsregierungen können eine anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr (Recognized Security Organization - RSO) zur Durchführung bestimmter sicherheitsrelevanter Aktivitäten ermächtigen; dazu gehören:
 - .1 Genehmigung von Plänen zur Gefahrenabwehr für das Schiff bzw. deren Änderungen im Namen der Verwaltung;
 - .2 Prüfung und Bescheinigung der Einhaltung der Anforderungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code durch Schiffe im Namen der Verwaltung; und
 - .3 Erstellung von Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage im Auftrag der Vertragsregierung.

- 4.4 Darüber hinaus ist eine RSO berechtigt, für Unternehmen oder Hafenanlagen beratend oder helfend in Fragen der Gefahrenabwehr wie Risikobewertungen und Pläne zur Gefahrenabwehr für Schiffe und Hafenanlagen tätig zu werden. Dazu kann auch die Erstellung von Risikobewertungen und Plänen zur Gefahrenabwehr für Schiffe oder Hafenanlagen gehören.

Wenn eine RSO eine Risikobewertung bzw. einen Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff erstellt hat, sollte diese RSO nicht zur Genehmigung dieses Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff berechtigt sein.

- 4.5 Bei der Autorisierung einer RSO sollte die Vertragsregierung auf die Kompetenz einer solchen Organisation achten. Eine RSO sollte vorweisen können:

- .1 Fachkenntnisse der einschlägigen Aspekte der Gefahrenabwehr;
- .2 angemessene Kenntnis der Betriebsabläufe von Schiffen und Hafenanlagen, einschließlich Kenntnis von Planung und Konstruktion von Schiffen, falls Dienstleistungen im Bereich der Planung von Schiffen und Häfen erbracht werden; Kenntnisse von Planung und Konstruktion von Hafenanlagen, falls Dienstleistungen bezüglich Hafenanlagen erbracht werden;
- .3 ihre Fähigkeit, die Wahrscheinlichkeit von Risiken einzuschätzen, die beim Betrieb von Schiffen und Hafenanlagen und bei der Schnittstelle von Schiff und Hafen entstehen können sowie die Fähigkeit, solche Risiken zu minimieren;
- .4 ihre Fähigkeit, die Fachkenntnis ihres Personals beizubehalten und zu verbessern;
- .5 ihre Fähigkeit die fortdauernde Vertrauenswürdigkeit ihres Personals zu überwachen;
- .6 ihre Fähigkeit, angemessene Maßnahmen beizubehalten, um die unerlaubte Preisgabe von und den unerlaubten Zugang zu sicherheitsrelevantem Material zu verhindern;
- .7 ihre Kenntnis von den Anforderungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code und von den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen und Sicherheitsanforderungen auf nationaler und internationaler Ebene; und
- .8 ihre Kenntnis aktueller Bedrohungen und Bedrohungsmuster;
- .9 ihre Kenntnis bezüglich Erkennung und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
- .10 ihre Fähigkeit, auf nicht-diskriminierender Basis Merkmale und Verhaltensmuster von Personen zu erkennen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
- .11 ihre Kenntnis von Techniken, mit denen sich Maßnahmen der Gefahrenabwehr umgehen lassen; und

.12 ihre Kenntnis von Überwachungs-ausrüstung und -systemen zur Gefahrenabwehr und deren betrieblichen Grenzen.

Beim Delegieren bestimmter Aufgaben an eine RSO sollten Vertragsregierungen und Verwaltungen sicherstellen, dass die RSO über die für die Übernahme der Aufgabe erforderlichen Kompetenzen verfügt.

- 4.6 Eine anerkannte Organisation nach Vorschrift I/6, die die Anforderungen von Vorschrift XI-1/1 erfüllt, kann als RSO benannt werden, wenn sie über das in Absatz 4.5 genannte Fachwissen verfügt.
- 4.7 Eine Hafenbehörde bzw. ein Hafenanlagenbetreiber kann zu einer RSO ernannt werden unter der Voraussetzung, dass sie/er über das in Absatz 4.5 genannte Fachwissen in Fragen der Gefahrenabwehr verfügt.

Festlegung der Gefahrenstufe

4.8 Beim Festlegen der Gefahrenstufe sollten Vertragsregierungen allgemeine und besondere Informationen über Bedrohungen berücksichtigen. Vertragsregierungen sollten als Gefahrenstufe für Schiffe oder Hafenanlagen eine von drei Stufen festlegen:

- Gefahrenstufe 1, Normal; die Stufe, bei der Schiffe und Hafenanlagen normalerweise betrieben werden;
- Gefahrenstufe 2, Erhöht; die Stufe, die solange gültig ist, wie ein erhöhtes Risiko einer akuten Bedrohung besteht; und
- Gefahrenstufe 3, Ausnahme; die Stufe, die für einen Zeitraum gültig ist, in dem ein akute Bedrohung wahrscheinlich ist bzw. unmittelbar bevorsteht.

4.9 Die Festlegung von Gefahrenstufe 3 sollte eine Ausnahmemassnahme bleiben, die nur angewendet wird, wenn glaubhafte Informationen vorliegen, wonach eine akute Bedrohung wahrscheinlich ist bzw. unmittelbar bevorsteht.

Gefahrenstufe 3 sollte nur für die Dauer der festgestellten akuten Bedrohung bzw. des tatsächlichen Zwischenfalls festgelegt werden.

Während die Gefahrenstufen von Stufe 1 über Stufe 2 zu Stufe 3 wechseln können, ist auch ein direkter Wechsel von Gefahrenstufe 1 zu Gefahrenstufe 3 möglich.

4.10 Für die Sicherheit eines Schiffes ist in letzter Konsequenz jederzeit der Kapitän verantwortlich. Selbst bei Gefahrenstufe 3 ist ein Kapitän berechtigt, um Klärung bzw. Änderung von Anweisungen zu ersuchen, die von den Stellen erteilt wurden, die auf einen tatsächlichen oder drohenden Zwischenfall reagieren, wenn es Gründe zu der Annahme gibt, dass das Befolgen einer Anordnung zu einer Gefährdung der Sicherheit des Schiffes führen könnte.

4.11 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen (Company Security Officer - CSO) oder der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff (Ship Security Officer - SSO) sollten sich so früh wie möglich mit dem Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (Port Facility Security Officer - PFSO) der Hafenanlage in

Verbindung setzen, die das Schiff ansteuert, um die für das Schiff und die Hafenanlage geltende Gefahrenstufe zu ermitteln. Nach der Kontaktaufnahme mit einem Schiff sollte der PFSO das Schiff auf etwaige Änderungen der Gefahrenstufe der Hafenanlage aufmerksam machen und es mit allen sicherheitsrelevanten Informationen versorgen.

4.12 Während es Umstände gibt, unter denen ein einzelnes Schiff bei einer höheren Gefahrenstufe betrieben wird als die von ihm angesteuerte Hafenanlage, gibt es den Fall nicht, dass für ein Schiff eine niedrigere Gefahrenstufe gilt als für die von ihm angesteuerte Hafenanlage. Wenn für ein Schiff eine höhere Gefahrenstufe gilt als für die von ihm genutzte Hafenanlage, dann sollte der CSO oder der SSO den PFSO unverzüglich darüber informieren. Der PFSO sollte mit dem CSO bzw. SSO ein Gutachten der Sondersituation durchführen und sich mit dem Schiff auf geeignete Maßnahmen der Gefahrenabwehr einigen, wozu das Ausfüllen und Unterzeichnen einer Erklärung zur Risikobewertung gehören kann.

4.13 Vertragsregierungen sollten erwägen, wie Informationen über Änderungen der Gefahrenstufen schnell bekannt gegeben werden können. Verwaltungen möchten sich unter Umständen der Nachrichtenübermittlung per NAVTEX oder dem System Notices to Mariners bedienen, um Schiffe, CSO und SSO von solchen Änderungen der Gefahrenstufen zu unterrichten. Unter Umständen möchten sie auch andere Kommunikationsmethoden mit gleichen oder besseren Eigenschaften in Bezug auf Schnelligkeit und Verbreitung in Erwägung ziehen. Vertragsregierungen sollten die Voraussetzungen schaffen, um die PFSO von Änderungen der Gefahrenstufen zu unterrichten.

Vertragsregierungen sollten eine Liste mit den Kontaktierungswegen derjenigen Stellen zusammenstellen, die von Änderungen der Gefahrenstufen unterrichtet werden müssen. Während die Gefahrenstufe an sich nicht als besonders sicherheitsrelevant zu betrachten ist, können die Informationen über die zugrunde liegende Bedrohung hochgradig sensibel sein. Vertragsregierungen sollten sorgfältig erwägen, welche Informationen und Details übermittelt werden und auf welche Weise sie an die SSOs, CSOs und PFSOs übermittelt werden.

Verbindungsstellen und Informationen über Pläne zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage

4.14 Wenn eine Hafenanlage über einen PFSP verfügt, dann ist die IMO davon zu unterrichten, und den Beauftragten zur Gefahrenabwehr im Unternehmen und den Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff ist diese Information ebenfalls zur Verfügung zu stellen. Dabei darf nur veröffentlicht werden, dass ein PFSP besteht, ohne dass weitere Einzelheiten genannt werden. Vertragsregierungen sollten erwägen, entweder zentrale oder regionale Verbindungsstelle einzurichten oder sollten die Voraussetzung schaffen, mit dem aktuelle Informationen über die Örtlichkeiten zur Verfügung gestellt werden, an denen sich PFSPs befinden, verbunden mit den Einzelheiten zur Kontaktierung des jeweiligen PFSO. Das Vorhandensein solcher Verbindungsstellen sollte veröffentlicht werden. Darüber hinaus könnten sie Informationen über die anerkannte Organisation zur Gefahrenabwehr zur Verfügung stellen, die zum Handeln im Namen der Vertragsregierung berechtigt sind, einschließlich der Einzelheiten zu den

spezifischen Verantwortlichkeiten und zu den Bedingungen, unter denen die Autorität an solche anerkannten Organisationen zur Gefahrenabwehr delegiert wird.

- 4.15 Wenn ein Hafen über keinen PFSP (und folglich auch über keinen PFSO) verfügt, sollte die Möglichkeit bestehen, über die zentrale bzw. regionale Verbindungsstelle eine entsprechend qualifizierte Person an Land zu ermitteln, die dafür sorgen kann, dass, wenn nötig für die Dauer des Aufenthalts des Schiffes, die entsprechenden Maßnahmen der Gefahrenabwehr in Kraft sind.
- 4.16 Vertragsregierungen sollten darüber hinaus die Kontaktierungsdetails von Regierungsbeauftragten zur Verfügung stellen, denen ein SSO, CSO oder PFSO Sicherheitsbedenken melden kann. Diese Regierungsbeauftragten sollten diese Meldungen bewerten, bevor sie entsprechende Maßnahmen ergreifen. Diese gemeldeten Bedenken können Auswirkungen auf die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr haben, die in die Gerichtsbarkeit einer anderen Vertragsregierung fallen. In diesem Fall sollten die Vertragsregierungen erwägen, mit den entsprechenden Stellen in der anderen Vertragsregierung in Kontakt zu treten, um zu erörtern, ob Gegenmaßnahmen angemessen sind. Zu diesem Zweck sollten die Kontaktdetails der Regierungsbeauftragten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation übermittelt werden.
- 4.17 Vertragsregierungen sollten die in den Absätzen 4.14 bis 4.16 genannten Informationen auf Verlangen auch anderen Vertragsregierungen zur Verfügung stellen.

Ausweisdokumente

- 4.18 Vertragsregierungen werden ermutigt, den Mitarbeitern der Regierungsbehörden, die in Ausübung ihrer offiziellen Pflichten zum Betreten von Schiffen oder Hafenanlagen berechtigt sind, entsprechende Ausweisdokumente auszustellen und Verfahren festzulegen, anhand derer die Echtheit dieser Dokumente überprüft werden kann.

Stationäre und schwimmende Plattformen und mobile Bohreinheiten am Einsatzort

- 4.19 Vertragsregierungen sollten die Einführung von geeigneten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für stationäre und schwimmende Plattformen und mobile küstennahe Bohreinheiten am Einsatzort erwägen, die eine Interaktion mit Schiffen ermöglicht, für die die Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code gelten.

Schiffe, für die Teil A dieses Code nicht gilt

- 4.20 Vertragsregierungen sollten erwägen, geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festzulegen, um die Gefährdungslage von Schiffen zu verbessern, für die dieses Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code nicht gilt, und dafür zu sorgen, dass etwaige für diese Schiffe geltende Sicherheitsbestimmungen eine Interaktion mit Schiffen erlaubt, für die Teil A dieses Code gilt.

Bedrohungen von Schiffen und andere Zwischenfälle auf See

4.21 Vertragsregierungen sollten allgemeine Anleitungen zu den Maßnahmen zur Verfügung stellen, die als geeignet angesehen werden, die Gefährdungslage von Schiffen zu verringern, die auf See ihre Flagge führen. Sie sollten besondere Anweisungen zur Verfügung stellen, die sich auf das Verhalten bei den Gefahrenstufen 1 bis 3 beziehen, falls:

- .1 sich die für das Schiff geltende Gefahrenstufe auf See ändert, z.B. aufgrund der geographischen Lage, in der es operiert, oder die Änderung sich auf das Schiff selbst bezieht, und
- .2 das Schiff auf See in einen tatsächlichen oder drohenden Zwischenfall verwickelt ist.

Vertragsregierungen sollten die für diese Zwecke am besten geeigneten Methoden und Verfahren festlegen. Im Fall eines bevorstehenden Angriffs sollte sich das Schiff um eine direkte Kontaktaufnahme mit den im Flaggenstaat für die Reaktion auf Zwischenfälle verantwortlichen Stellen bemühen.

4.22 Vertragsregierungen sollten darüber hinaus eine Verbindungsstelle für Beratung in Sicherheitsfragen einrichten für jedes Schiff:

- .1 das zum Führen ihrer Flagge berechtigt ist; oder
- .2 in ihrem Hoheitsgewässer operiert bzw. die Absicht mitgeteilt hat, in ihr Hoheitsgewässer einzufahren.

4.23 Vertragsregierungen sollten Beratung für Schiffe anbieten, die in ihrem Hoheitsgewässer operieren oder die Absicht mitgeteilt haben, in ihr Hoheitsgewässer einzufahren; zu dieser Beratung könnte gehören:

- .1 der Vorschlag, die beabsichtigte Fahrt zu ändern oder zu verzögern;
- .2 der Vorschlag, einem bestimmten Kurs zu folgen oder ein bestimmtes Ziel anzusteuern;
- .3 Informationen über Personal oder Gerät, das eventuell auf das Schiff verlegt werden kann;
- .4 die Koordination der Fahrt, der Hafenankunft oder -ausfahrt, das Eskortieren mit Küstenschnellbooten oder Luftfahrzeugen (Flugzeug oder Helikopter)

Vertragsregierungen sollten Schiffe, die in ihrem Hoheitsgewässer operieren oder die Absicht mitgeteilt haben, in ihr Hoheitsgewässer einzufahren, an etwaige vorübergehend von ihnen bekannt gemachte Sperrgebiete erinnern.

4.24 Vertragsregierungen sollten Schiffen, die in ihrem Hoheitsgewässer operieren oder die Absicht mitgeteilt haben, in ihr Hoheitsgewässer einzufahren, dazu anhalten, zum Schutz des Schiffes und zum Schutz anderer Schiffe in der Umgebung etwaige von der Vertragsregierung beschlossene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr unverzüglich umzusetzen.

- 4.25 Die von den Vertragsregierungen aufgestellten Regelungen bezüglich der Kontaktstellen im Sinne von Absatz 4.22 sollten Informationen über eine rund um die Uhr erreichbare geeignete Verbindungsstelle innerhalb der Vertragsregierung einschließlich der Verwaltung enthalten. Diese Pläne sollten darüber hinaus Informationen darüber enthalten, unter welchen Umständen die Verwaltung ein Ersuchen um Hilfe von nahegelegenen Küstenstaaten für nötig hält sowie ein Verfahren für die Kontaktaufnahme zwischen Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff.

Alternative Vereinbarungen zur Gefahrenabwehr

- 4.26 Im Rahmen der Umsetzung von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code sind Vertragsregierungen berechtigt, mit einer oder mehreren Vertragsregierungen einen oder mehrere Verträge abzuschließen. Der Geltungsbereich eines Vertrages ist beschränkt auf kurze internationale Fahrten auf festgelegten Routen zwischen Hafenanlagen, die sich auf dem Staatsgebiet der Vertragsparteien befinden. Bei Abschluss eines Vertrages und danach sollten die Vertragsregierungen andere Vertragsregierungen und Verwaltungen konsultieren mit dem Ziel, Auskünfte über die Auswirkungen des Vertrages zu erhalten. Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der keine Vertragspartei ist, sollten nur dann die Berechtigung zum Operieren auf den in dem Vertrag genannten festgelegten Routen erhalten, wenn ihre Verwaltung damit einverstanden ist, dass das Schiff die Vertragsbedingungen einhält und wenn sie das Schiff zu dieser Einhaltung auffordert. Auf keinen Fall kann ein solcher Vertrag die Gefahrenstufe anderer Schiffe und Hafenanlagen beeinflussen, die nicht unter den Vertrag fallen; insbesondere dürfen alle unter einen solchen Vertrag fallenden Schiffe keine Schiff-Schiff-Aktivitäten mit Schiffen durchführen, die nicht unter den Vertrag fallen. Etwaige betriebliche Kontakte zwischen Schiffen, die unter den Vertrag fallen, sollten durch den Vertrag abgesichert sein. Die Wirksamkeit jedes Vertrages muss ständig überwacht und bei Bedarf geändert, in jedem Fall aber alle fünf Jahre nachgeprüft werden.

Gleichwertige Vereinbarungen für Hafenanlagen

- 4.27 Bei bestimmten Hafenanlagen mit beschränktem oder spezialisiertem Betrieb, aber mit mehr als gelegentlichem Verkehr, kann es angemessen sein, die Einhaltung durch Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sicherzustellen, die den in Kapitel XI-2 und in Teil A dieses Code vorgeschriebenen Maßnahmen entsprechen. Dies kann insbesondere bei Umschlagstellen der Fall sein, die Fabriken angegliedert sind oder bei unregelmäßig genutzten Kais.

Besatzungsstärke

- 4.28 Bei der Festlegung der Mindestbesatzung eines Schiffes sollte die Verwaltung berücksichtigen, dass die in Vorschrift V/14 festgelegte Mindestbesatzung sich nur auf den sicheren Betrieb des Schiffes bezieht. Zudem sollte die Verwaltung eventuelle zusätzliche Arbeitsbelastungen berücksichtigen, die sich aus der Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff ergeben, und sicherstellen, dass das Schiff ausreichend und wirksam bemannt ist. Dabei sollte die Verwaltung dafür sorgen, dass unter Berücksichtigung aller den Besatzungsmitgliedern auferlegter Pflichten die Ruhezeiten und anderen Maßnahmen auf den Schiffen umgesetzt werden können, die durch nationales Recht vorgeschrieben sind.

Kontrolle und Maßnahmen zur Prüfung auf Übereinstimmung

Allgemeines

- 4.29 In Vorschrift XI-2/9 werden die Kontrolle und Maßnahmen zur Prüfung auf Übereinstimmung beschrieben, die laut Kapitel XI-2 für Schiffe gelten. Sie ist in drei unterschiedliche Abschnitte eingeteilt: Kontrolle von bereits in einem Hafen befindlichen Schiffen, Kontrolle von Schiffen, die in den Hafen einer anderen Vertragsregierung einfahren wollen, und Zusatzbestimmungen für beide Situationen.
- 4.30 Vorschrift XI-2/9.1, Kontrolle von bereits in einem Hafen befindlichen Schiffen, dient der Umsetzung eines Systems zur Kontrolle von Schiffen, während sie sich in dem Hafen eines fremden Landes befinden, wo ordnungsgemäß ermächtigte Beamte der Vertragsregierung (ordnungsgemäß ermächtigte Beamte) berechtigt sind, an Bord des Schiffes zu kommen, um zu prüfen, ob die erforderlichen Zeugnisse den Vorschriften entsprechen. Falls hierbei der begründete Verdacht des Verstoßes durch das Schiff entsteht, können Kontrollmaßnahmen wie zusätzliche Überprüfungen oder Beschlagnahme durchgeführt werden. Dies steht im Einklang mit derzeit gültigen Kontrollverfahren. Vorschrift XI-2/9.1 baut auf diesen Verfahren auf und gestattet zusätzliche Maßnahmen (wozu auch der Verweis eines Schiffes aus dem Hafen als Kontrollmaßnahme zählt), wenn ordnungsgemäß ermächtigte Beamte den begründeten Verdacht haben, dass ein Schiff den Anforderungen von Kapitel XI-2 oder Teil A dieses Code nicht entspricht. In Vorschrift XI-2/9.3 werden die Schutzmaßnahmen beschrieben, die eine faire und angemessene Durchführung dieser zusätzlichen Maßnahmen sicherstellen.
- 4.31 Vorschrift XI-2/9.2 wendet die Kontrolle und Maßnahmen zur Prüfung auf Übereinstimmung an, die beabsichtigen, in den Hafen einer anderen Vertragsregierung einzufahren und führt ein völlig anderes Kontrollkonzept innerhalb von Kapitel XI-2 ein, das sich nur auf die Gefahrenabwehr bezieht. Nach dieser Vorschrift ist es möglich, bereits vor Einfahrt des Schiffes in den Hafen Maßnahmen durchzuführen, um die Sicherheit besser zu gewährleisten. Wie in Vorschrift XI-2/9.1 basiert dieses zusätzliche Kontrollsystem auf dem Konzept des begründeten Verdachts, dass das Schiff nicht mit Kapitel XI-1 oder Teil A dieses Code übereinstimmt, und enthält bedeutende Schutzmaßnahmen in den Vorschriften XI-2/9.2.2 und XI-2/9.2.5 sowie in Vorschrift XI-2/9.
- 4.32 Begründeter Verdacht der Nicht-Einhaltung durch ein Schiff bedeutet, dass Beweise oder verlässliche Informationen vorliegen, dass das Schiff nicht mit den Anforderungen aus Kapitel XI-2 oder Teil A dieses Code übereinstimmt, wobei die in diesem Teil des Code gegebenen Anleitungen berücksichtigt werden. Solche Beweise oder verlässliche Informationen können dem professionellen Urteil des ordnungsgemäß ermächtigten Beamten entstammen oder auf Beobachtungen beruhen, die bei der Überprüfung des Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes bzw. des Vorläufigen Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes gemacht wurden, die im Einklang mit Teil A dieses Code (Zeugnis) oder von anderen Stellen ausgestellt wurden. Selbst wenn sich ein gültiges Zeugnis an Bord des Schiffes befindet, können die ordnungsgemäß ermächtigten Beamten dennoch den begründeten Verdacht haben, dass das Schiff nach ihrem professionellen Urteil gegen Bestimmungen verstößt.

4.33 Begründeter Verdacht nach den Vorschriften XI-2/9.1 und XI-1/9.2 kann beispielsweise vorliegen:

- .1 bei im Rahmen der Überprüfung des Zeugnisses auftauchenden Anzeichen, dass dieses nicht gültig oder abgelaufen ist;
- .2 bei Anzeichen oder verlässlichen Informationen darüber, dass bei der Ausrüstung, der Dokumentation und den Vorkehrungen, wie sie in Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code für die Gefahrenabwehr vorgeschrieben sind, erhebliche Mängel bestehen;
- .3 bei Empfang eines Berichts oder einer Beschwerde, worin nach professionellem Urteil des ordnungsgemäß ermächtigten Beamten verlässliche Informationen enthalten sind, die eindeutig darauf hindeuten, dass das Schiff nicht mit den Anforderungen von Kapitel XI-2 oder Teil A dieses Code übereinstimmt;
- .4 bei Anzeichen oder von einem ordnungsgemäß ermächtigten Beamten durch professionelles Urteil gewonnener Beobachtung, wonach der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen Verfahren zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff nicht vertraut sind oder die Übungen zur Gefahrenabwehr für das Schiff nicht durchführen können, oder Vorgänge oder Übungen gar nicht durchgeführt worden sind;
- .5 bei Anzeichen oder von einem ordnungsgemäß ermächtigten Beamten durch professionelles Urteil gewonnener Beobachtung, wonach Besatzungsmitglieder in Schlüsselpositionen nicht in der Lage sind, sich mit anderen Besatzungsmitgliedern in Schlüsselpositionen mit Sicherheitsaufgaben an Bord des Schiffes zu verständigen;
- .6 bei Anzeichen oder verlässlichen Informationen, wonach das Schiff in einer Hafenanlage oder von einem anderen Schiff Personen, Vorräte oder Güter übernommen hat, wobei die Hafenanlage oder das andere Schiff gegen Kapitel XI-1 oder Teil A dieses Code verstoßen hat, und das fragliche Schiff weder eine Erklärung zur Risikobewertung ausgefüllt noch geeignete besondere oder zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen oder geeignete Verfahren zur Gefahrenabwehr für das Schiff eingehalten hat;
- .7 bei Anzeichen oder verlässlichen Informationen, wonach das Schiff in einer Hafenanlage oder von einer anderen Quelle (z.B. anderes Schiff oder per Hubschrauber) Personen, Vorräte oder Güter übernommen hat, wobei die Hafenanlage oder die andere Quelle nicht zur Einhaltung von Kapitel XI-1 oder Teil A dieses Code verpflichtet waren, und das Schiff weder geeignete besondere oder zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen noch die geeigneten Verfahren zur Gefahrenabwehr für das Schiff eingehalten hat; und
- .8 wenn das Schiff über ein Vorläufiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes nach Abschnitt A/19.4 verfügt, dessen Gültigkeit verlängert worden ist, und wenn nach dem professionellen Urteil eines ordnungsgemäß ermächtigten Beamten das Schiff oder ein Unternehmen mit der Beantragung eines solchen Zertifikates unter anderem das Ziel verfolgt, sich der Pflicht zur vollständigen Einhaltung von Kapitel XI-2 und Teil A

dieses Code über die Gültigkeitsdauer des ursprünglichen vorläufigen Zeugnisses gemäß Abschnitt A/19.4.4 hinaus zu entziehen.

- 4.34 Besonders relevant sind die Auswirkungen von Vorschrift XI-2/9 auf internationales Recht, und bei der Umsetzung der Vorschrift sollte Vorschrift XI-2/2.4 berücksichtigt werden, da die Möglichkeit besteht, dass entweder Maßnahmen getroffen werden, die nicht in den Geltungsbereich von Kapitel XI-2 fallen, oder dass die Rechte von betroffenen Schiffen außerhalb von Kapitel XI-2 zu berücksichtigen sind. In Fällen, in denen ein Schiff trotz Einhaltung von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code noch immer als Sicherheitsrisiko angesehen wird, ist die Vertragsregierung durch Vorschrift XI-2/9 nicht in ihrem Recht beeinträchtigt, Maßnahmen durchzuführen, die auf internationalem Recht beruhen und mit diesem in Einklang stehen, um die Sicherheit von Personen, Schiffen, Hafenanlagen und anderem Eigentum zu gewährleisten.
- 4.35 Wenn eine Vertragsregierung Kontrollmaßnahmen über ein Schiff verhängt, sollten der Verwaltung unverzüglich ausreichende Informationen zur Verfügung gestellt werden, damit diese sich vollständig mit der Vertragsregierung in Verbindung setzen kann.

Kontrolle von Schiffen in Häfen

- 4.36 Wenn es sich bei der Nicht-Einhaltung entweder um einen defekten Ausrüstungsgegenstand handelt oder um fehlerhafte Dokumentation, die zur Zurückhaltung des Schiffes führt, und wenn die Nicht-Einhaltung im Hafen der Überprüfung nicht behoben werden kann, kann die Vertragsregierung es dem Schiff gestatten, einen anderen Hafen anzufahren unter der Voraussetzung, dass etwaige zwischen den Hafenstaaten und der Verwaltung oder dem Kapitän vereinbarte Bedingungen erfüllt werden.

Schiffe mit der Absicht der Einfahrt in den Hafen einer anderen Vertragsregierung

- 4.37 In Vorschrift XI-2/9.2.1 werden die Informationen aufgeführt, die eine Vertragsregierung von einem Schiff als Bedingung für die Einfahrt in den Hafen verlangen kann. Einer der aufgeführten Punkte ist die Bestätigung etwaiger besonderer oder zusätzlicher Maßnahmen, die von dem Schiff während der letzten zehn Aufenthalte in einer Hafenanlage durchgeführt worden sind. Dazu gehören beispielsweise:
- .1 Aufzeichnungen über die Maßnahmen, die während des Aufenthaltes in einer Hafenanlage durchgeführt wurden, die zu einem Staat gehört, der keine Vertragsregierung ist; insbesondere diejenigen Maßnahmen, die normalerweise von Hafenanlagen bereitgestellt worden wären, die auf dem Hoheitsgebiet einer Vertragsregierung liegen; und
 - .2 etwaige gegenüber Hafenanlagen oder anderen Schiffen abgegebene Erklärungen zur Risikobewertung.
- 4.38 Zu den aufgeführten Informationen, die als Bedingung für die Einfahrt in einen Hafen verlangt werden können, gehört auch die Bestätigung, dass bei Schiff-Schiff-Aktivitäten während der letzten 10 Aufenthalte in einer Hafenanlage geeignete Verfahren zur Gefährdungslage des Schiffes beibehalten worden sind. Nicht

gefordert wird normalerweise die Übergabe von Aufzeichnungen über die Beförderung von Lotsen, Zoll-, Einwanderungs- und Sicherheitsbeamten oder über das Bunkern, Leichtern, Verladen von Vorräten und die Abfallentsorgung per Schiff innerhalb der Hafenanlagen, da diese normalerweise in den Geltungsbereich des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage gehören. Zu den Informationen, die eventuell übergeben werden müssen, gehören:

- .1 Aufzeichnungen über die während einer Schiff-Schiff-Aktivität mit einem Schiff durchgeführten Maßnahmen, das die Flagge eines Staates führt, der nicht zu den Vertragsregierungen gehört; insbesondere diejenigen Maßnahmen, die normalerweise von Schiffen durchgeführt worden wären, die die Flagge einer Vertragsregierung führen;
 - .2 Aufzeichnungen über Maßnahmen, die während einer Schiff-Schiff-Aktivität mit einem Schiff durchgeführt wurden, das die Flagge einer Vertragsregierung führt, aber nicht zur Einhaltung der Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code verpflichtet ist; etwa die Durchschrift eines diesem Schiff im Rahmen anderer Bestimmungen ausgestellten Zeugnisses über die Gefahrenabwehr; und
 - .3 in dem Fall, dass sich an Bord aus Seenot gerettete Personen oder Güter befinden: alle bekannten Informationen über diese Personen oder Güter, einschließlich ihrer Identität –soweit bekannt- und der Ergebnisse etwaiger im Namen des Schiffes durchgeführter Überprüfungen mit dem Ziel der Feststellung des Sicherheitsstatus der Geretteten. Die Absicht hinter Kapitel XI-2 oder Teil A dieses Code ist es nicht, die Beförderung von aus Seenot Geretteten zu einem sicheren Ort zu verhindern oder zu verzögern. Vielmehr geht es in Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code einzig darum, den Staaten genügend Informationen zur Verfügung zu stellen, damit sie ihre Sicherheitsinteressen wahren können.
- 4.39 Zu den Beispielen für andere praktische, sicherheitsbezogene Informationen, die als Bedingung für die Einfahrt in den Hafen verlangt werden können, um die Sicherheit von Personen, Hafenanlagen, Schiffen und anderem Eigentum zu schützen, gehören auch:
- .1 Informationen aus dem ‘Continuous Synopsis Record‘;
 - .2 Position des Schiffes zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes;
 - .3 voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffes im Hafen;
 - .4 Besatzungsverzeichnis;
 - .5 allgemeine Beschreibung der an Bord befindlichen Ladung;
 - .6 Fahrgastliste; und
 - .7 Informationen, die laut Vorschrift XI-2/10 mitzuführen sind.
- 4.40 Laut Vorschrift XI-2/9.2.5 ist es dem Kapitän eines Schiffes gestattet, die Absicht, mit dem Schiff in einen Hafen einzufahren, zurückzuziehen, wenn er darüber

informiert wird, dass der Küsten- bzw. Hafenstaat die Durchführung von Kontrollmaßnahmen laut Vorschrift XI-2/9.2 beabsichtigt. Wenn der Kapitän diese Absicht zurückzieht, ist Vorschrift XI-2/9 nicht mehr gültig, und etwaige andere unternommene Schritte müssen auf internationalem Recht basieren und mit diesem in Einklang stehen.

Zusatzbestimmungen

4.41 In allen Fällen, in denen einem Schiff die Einfahrt in einen Hafen verwehrt wird bzw. wenn ein Schiff aus dem Hafen verwiesen wird, sollten alle bekannten Fakten den Behörden der betreffenden Staaten mitgeteilt werden. Mitgeteilt werden sollten - soweit bekannt-:

- .1 Name und Flagge des Schiffes, seine Identifizierungsnummer, Rufzeichen, Schiffstyp und Ladung;
- .2 Grund für das Verwehren der Einfahrt bzw. den Verweis aus dem Hafen oder den Hafengebieten;
- .3 falls relevant, Art einer etwaigen Nichteinhaltung von Sicherheitsbestimmungen;
- .4 falls relevant, Einzelheiten von Versuchen, etwaige Verstöße zu korrigieren einschließlich etwaiger Bedingungen, die dem Schiff für die Reise auferlegt wurden;
- .5 letzte/r Anlaufhafen/häfen und nächster angegebener Anlaufhafen;
- .6 Auslaufzeit aus und wahrscheinliche geschätzte Ankunftszeit in diesen Häfen;
- .7 etwaige dem Schiff erteilte Anweisungen, z.B. Berichte über die zurückgelegte Strecke;
- .8 verfügbare Informationen über die aktuell für das Schiff geltende Gefahrenstufe;
- .9 Informationen über etwaige Kommunikation zwischen dem Hafenstaat und der Verwaltung;
- .10 Verbindungsstelle innerhalb des Hafenstaates, der den Bericht zwecks Erhalts weiterer Informationen abfasst;
- .11 Besatzungsliste; und
- .12 alle anderen relevanten Informationen.

4.42 Für eine Kontaktaufnahme sollten die Staaten in Frage kommen, die an dem vom Schiff beabsichtigten Kurs zu dessen nächstem Anlaufhafen liegen, insbesondere dann, wenn das Schiff die Einfahrt in das Hoheitsgewässer dieses Küstenstaates beabsichtigt. Darüber hinaus kommen die Staaten in Frage, zu denen vorherige Anlaufhäfen gehören, so dass unter Umständen weitere Informationen erhalten und

Sicherheitsprobleme bezüglich der vorher angelaufenen Hafen geklärt werden können.

- 4.43 Bei der Durchführung von Kontrolle und Maßnahmen zur Prüfung auf Übereinstimmung sollten die ordnungsgemäß ermächtigten Beamten sicherstellen, dass alle Maßnahmen oder Schritte verhältnismäßig sind. Solche Maßnahmen oder Schritte sollten angemessen und nur so streng sein und so lange dauern, wie dies für die Behebung bzw. Milderung des Verstoßes nötig ist.
- 4.44 Der Begriff "Verzögerung" in Vorschrift XI-2/9.3.3.1 gilt auch für Situationen, in denen einem Schiff im Rahmen von in dieser Vorschrift vorgesehenen Maßnahmen zu Unrecht die Einfahrt in den Hafen verwehrt wird oder das Schiff zu Unrecht aus dem Hafen verwiesen wird.

Schiffe, die nicht aus den Unterzeichnerstaaten kommen oder zu klein sind

- 4.45 Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der nicht zu den Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens und des SOLAS Protokolls von 1988⁴⁸ gehört, sollten von den Vertragsregierungen nicht bevorzugt behandelt werden. Entsprechend sollten die Anforderungen der Vorschrift XI-2/9 und der in diesem Teil des Code dargelegten Richtlinie auf diese Schiffe angewendet werden.
- 4.46 Für Schiffe, die kleiner sind als in dem Übereinkommen festgelegt, gelten Maßnahmen der Staaten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit. Diese Maßnahmen sollten unter gebührender Berücksichtigung der Anforderungen in Kapitel XI-2 und der in diesem Teil des Code gegebenen Anleitungen durchgeführt werden.

5. Erklärung zur Risikobewertung

Allgemeines

- 5.1 Eine Erklärung zur Risikobewertung (Declaration of Security - DoS) sollte abgegeben werden, wenn die Vertragsregierung einer Hafenanlage oder ein Schiff dies für nötig hält.
- 5.1.1 Die Notwendigkeit einer DoS kann sich aus den Ergebnissen des Gutachtens zur Risikobewertung für die Hafenanlage (Port Facility Security Assessment -PFSA) ergeben, und die Gründe und Umstände, derentwegen eine DoS benötigt wird, sollten in dem Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage (Port Facility Security Plan -PFSP) aufgeführt sein.
- 5.1.2 Die Notwendigkeit einer DoS kann durch eine Verwaltung angezeigt werden bei Schiffen, die ihre Flagge führen oder das Ergebnis einer Risikobewertung für das Schiff sein und sollte in dem Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff aufgeführt sein.
- 5.2 Es ist wahrscheinlich, dass eine DoS bei höheren Gefahrenstufen verlangt wird, wenn für ein Schiff eine höhere Gefahrenstufe gilt als für die Hafenanlage oder für ein anderes Schiff, mit dem es Kontakt hat, sowie bei Schnittstellen von Schiff und

⁴⁸ Protokoll von 1988 betreffend das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See.

Hafen oder Schiff-Schiff-Aktivitäten, die aus speziell für dieses Schiff mitsamt seiner Ladung bzw. seinen Fahrgästen geltenden Gründen oder aufgrund der Bedingungen in der Hafenanlage oder aufgrund einer Kombination dieser Faktoren ein höheres Risiko für Personen, Eigentum oder die Umwelt darstellen.

5.2.1 Wenn ein Schiff oder eine Verwaltung im Namen von Schiffen, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, um die Abgabe einer DoS ersucht, sollte PFSO oder der SSO das Ersuchen bestätigen und entsprechende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erörtern.

5.3 Auch ein PFSO kann im Vorfeld von Schnittstellen von Schiff und Hafen, die in der genehmigten PFSA als besonders problematisch eingestuft werden, eine DoS einleiten. Beispiele hierfür könnten Fahrgäste sein, die an oder von Bord gehen sowie Transfer, Laden oder Löschen von Gefahrgütern und gefährlichen Substanzen.

In der PFSA können auch in oder nahe dicht bevölkerten Gebieten gelegene Anlagen oder wirtschaftlich bedeutende Operationen festgelegt sein, die eine DoS nötig machen

5.4 Der Hauptzweck einer DoS liegt darin, dass zwischen dem Schiff und der Hafenanlage oder mit anderen Schiffen, mit denen es Berührung hat, eine Übereinkunft getroffen wird bezüglich der jeweils zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einklang mit den Anforderungen ihrer jeweiligen genehmigten Plänen zur Gefahrenabwehr.

5.4.1 Die vereinbarte DoS sollte je nach Lage sowohl von der Hafenanlage als auch von dem/den Schiff(en) unterschrieben und datiert werden, um die Einhaltung von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code zu dokumentieren; darüber hinaus sollten in ihr die Dauer, die gültige/n Gefahrenstufe/n und die Verbindungsstellen angegeben sein.

5.4.2 Bei einer Änderung der Gefahrenstufe kann die Abgabe einer neuen oder überarbeiteten DoS nötig werden.

5.5 Die Abgabe der DoS sollte je nach Sachlage in englischer, französischer oder spanischer Sprache erfolgen oder in einer anderen, der Hafenanlage und dem/n Schiff(en) geläufigen Sprache.

5.6 Das Muster einer DoS befindet sich in Anhang 1 dieses Teiles des Code.

6. Pflichten des Unternehmens

Allgemeines

6.1 Bestimmung XI-2/5 verpflichtet das Unternehmen, den Kapitän des Schiffes mit Informationen zu versorgen, um die Anforderungen des Unternehmens gemäß den Ausführungen dieser Bestimmung zu erfüllen. Zu diesen Informationen sollten folgende Punkte gehören:

- .1 Beteiligte, die für die Benennung von Schiffsbesatzungsmitgliedern verantwortlich sind, z.B. Reedereien, Besetzungsagenturen, Submittenten, Konzessionsinhaber wie z.B. Einzelhandels-Verkaufsstellen, Kasinos usw.;

- .2 Beteiligte, die für die Verwendung des Schiffes verantwortlich sind, einschließlich Bareboatcharterer oder andere in dieser Funktion auftretende Einheiten; und
 - .3 in Fällen, wo das Schiff zu den Bedingungen eines Chartervertrages eingesetzt wird, die Kontaktdetails dieser Beteiligten einschließlich Zeit- und Reisebefrachter.
- 6.2 Gemäß Bestimmung XI-2/5 ist das Unternehmen verpflichtet, diese Informationen immer auf dem aktuellen Stand zu halten und Änderungen zu berücksichtigen.
 - 6.3 Diese Informationen sollten in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein.
 - 6.4 Bei Schiffen, deren Fertigstellung vor dem 1. Juli 2004 liegt, sollten diese Informationen den tatsächlichen Zustand an diesem Datum wiedergeben.
 - 6.5 Bei Schiffen, die am oder nach dem 1. Juli 2004 fertiggestellt werden und bei Schiffen, die vor dem 1. Juli 2004 fertiggestellt werden, aber am 1. Juli 2004 nicht in Betrieb waren, sollten diese Informationen mit dem Datum der Inbetriebnahme des Schiffes vorgelegt werden und den tatsächlichen Zustand an diesem Datum wiedergeben.
 - 6.6 Wenn nach dem 1. Juli 2004 ein Schiff außer Betrieb genommen wird, sollten die Informationen mit dem Datum der Wieder-Inbetriebnahme des Schiffes vorgelegt werden und den tatsächlichen Zustand an diesem Datum wiedergeben.
 - 6.7 Vorher vorgelegte Informationen, die sich nicht auf den tatsächlichen Zustand an diesem Datum beziehen, müssen nicht an Bord aufbewahrt werden.
 - 6.8 Wenn ein anderes Unternehmen die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernimmt, müssen die Informationen über das Unternehmen, das das Schiff vorher betrieben hat, nicht an Bord aufbewahrt werden.

Zusätzliche Anleitungen bieten die Abschnitte 8, 9 und 13.

7. Gefährdungslage des Schiffes
Einschlägige Anleitungen bieten die Abschnitte 8, 9 und 13.
8. Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff

Risikobewertung

- 8.1 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen (Company Security Officer – CSO) ist dafür verantwortlich, dass für jedes seiner Verantwortung unterliegende Schiff in der Flotte des Unternehmens, das den Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code entsprechen muss, ein Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff (Ship Security Assessment - SSA) erstellt wird. Obwohl der CSO nicht alle mit seinem Posten verbundenen Aufgaben persönlich erfüllen muss, liegt die Verantwortung für deren korrekte Erfüllung letztlich bei dem einzelnen CSO.

- 8.2 Bevor mit der SSA begonnen wird, sollte der CSO sicherstellen, dass Informationen genutzt werden, die über die Einschätzung der Bedrohung von Häfen vorliegen, die von dem Schiff angelaufen werden oder in denen Fahrgäste an oder von Bord gehen, sowie über die Hafenanlagen und ihre Schutzmaßnahmen. Frühere Berichte über ähnliche Sicherheitserfordernisse sollte der CSO studieren. Soweit möglich sollte der CSO sich mit den entsprechenden Personen auf dem Schiff und in der Hafenanlage treffen, um den Zweck und die Vorgehensweise bei der Bewertung zu erörtern. Der CSO sollte etwaige von den Vertragsregierungen angebotene besondere Anleitungen berücksichtigen.
- 8.3 Eine SSA sollte sich mit den folgenden Elementen auf bzw. in dem Schiff befassen:
- .1 bauliche Sicherheit;
 - .2 Unversehrtheit der Konstruktion;
 - .3 Besatzungs-Schutzsysteme;
 - .4 Verhaltensregeln;
 - .5 Funk- und Telekommunikationssysteme, einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
 - .6 andere Bereiche, die bei Beschädigung oder Nutzung für unerlaubte Beobachtung ein Risiko für Menschen, Eigentum oder für Betriebsabläufe an Bord oder in der Hafenanlage darstellen.
- 8.4 Die mit einer SSA befassten Personen sollten sich auf die Mitarbeit von Fachleuten stützen können in den Bereichen:
- .1 Kenntnis aktueller Sicherheitsbedrohungen und deren Muster;
 - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
 - .3 Erkennung auf nicht-diskriminierender Grundlage von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
 - .4 Techniken zum Umgehen von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
 - .5 Methoden der Herbeiführung eines Zwischenfalls;
 - .6 Auswirkung von Sprengstoffen auf Struktur und Ausrüstung des Schiffes;
 - .7 Gefährdungslage des Schiffes;
 - .8 Tätigkeiten an der Schnittstelle von Schiff und Hafen;
 - .9 Katastrophenplanung, Notfallvorsorge und Notfallreaktion;
 - .10 bauliche Sicherheit;

- .11 Funk- und Telekommunikationssysteme einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
 - .12 schifffahrtsbezogene Technik, und
 - .13 Betriebsabläufe bei Schiff und Hafen.
- 8.5 Der CSO sollte die für die Erstellung eines Gutachtens erforderlichen Informationen erhalten und erfassen, dazu gehören:
- .1 die allgemeine Bauweise des Schiffes;
 - .2 die Lage von Bereichen, die nur beschränkt zugänglich sein sollten, z.B. Kommandobrücke, Maschinenräume der Klasse A und andere Kontrollstationen gemäß Kapitel II-2, usw.;
 - .3 Lage und Funktion aller Stellen, an denen das Schiff tatsächlich oder potentiell betreten werden kann;
 - .4 Wechsel der Gezeiten, die einen Einfluss auf die Verwundbarkeit oder Gefährdungslage des Schiffes haben können;
 - .5 die Laderäume und Stauungsvorkehrungen;
 - .6 die Orte, an denen die Schiffsvorräte und wichtige Wartungsausrüstung gelagert werden;
 - .7 die Orte, an denen unbeaufsichtigtes Gepäck gelagert wird;
 - .8 die Notfall- und Reserveausrüstung für die Aufrechterhaltung wesentlicher Funktionen;
 - .9 die Stärke der Schiffsbesatzung, etwaige bestehende Sicherheitsaufgaben und etwaige in dem Unternehmen bestehende Praktiken bezüglich Ausbildungsanforderungen;
 - .10 bestehende Sicherheitsausrüstung zum Schutz von Fahrgästen und Schiffsbesatzung;
 - .11 Flucht- und Evakuierungswege und Sammelpunkte, die beibehalten werden müssen, um im Notfall die geordnete und sichere Evakuierung des Schiffes gewährleisten zu können;
 - .12 bestehende Vereinbarungen mit privaten Sicherheitsunternehmen, die auf dem Schiff/der Wasserseite Sicherheitsdienste leisten; und
 - .13 bestehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und wirksame Verfahren einschließlich Prüf- und Kontrollverfahren, Identifizierungssysteme, Überwachungs- und Kontrollausrüstung, Ausweisunterlagen der Besatzung und Kommunikation, Alarmvorrichtungen, Beleuchtung, Zugangskontrolle und andere angemessene Systeme.

- 8.6 Im Rahmen des SSA sollte jeder festgestellte Zugang einschließlich offener Wetterdecks untersucht und bewertet werden, ob er sich für die Benutzung durch Personen eignet, die einen Bruch der Sicherheit beabsichtigen könnten. Hierzu gehören Zugänge, derer sich sowohl Personen mit Zugangserlaubnis bedienen können als auch Personen, die sich unerlaubten Zutritt verschaffen wollen.
- 8.7 Im Rahmen des SSA sollte die fortdauernde Relevanz der bestehenden Maßnahmen und Anleitungen zur Gefahrenabwehr, Verfahren und Abläufe unter normalen und Notfallbedingungen erwogen und Sicherheitsanleitungen festgelegt werden zu:
- .1 den Sperrbereichen;
 - .2 den Verhaltensregeln bei Feuer und in anderen Notfallsituationen;
 - .3 der Intensität der Überwachung von Besatzung, Fahrgästen, Besuchern, Verkäufern, Reparaturtechnikern, Hafendarbeitern usw.;
 - .4 der Häufigkeit und Wirksamkeit von Sicherheitsstreifen;
 - .5 den Zugangskontrollsystemen einschließlich des Identifizierungssystems;
 - .6 den Sicherheits-Kommunikationssystemen und -verfahren;
 - .7 den Sicherheitstüren, Absperrungen und Beleuchtung; und
 - .8 den Sicherheits- und Überwachungs-ausrüstungen und -systemen, soweit vorhanden.
- 8.8 Im Rahmen des SSA sollte erwogen werden, welche Personen, Handlungen, Dienste und Abläufe unbedingt geschützt werden müssen. Hierzu zählen:
- .1 die Schiffsbesatzung;
 - .2 Fahrgäste, Besucher, Verkäufer, Reparaturtechniker, Hafenanlagen-Personal, usw.;
 - .3 die Fähigkeit zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebs des Schiffes und der Reaktion auf Notfälle;
 - .4 die Ladung, insbesondere Gefahrgüter und gefährliche Substanzen;
 - .5 die Schiffsvorräte;
 - .6 Kommunikationsausrüstung und -systeme für die Gefährdungslage des Schiffes, soweit vorhanden; und
 - .7 Sicherheitsausrüstung und -systeme des Schiffes, soweit vorhanden.
- 8.9 Im Rahmen des SSA sollten alle möglichen Bedrohungen berücksichtigt werden, wozu die folgenden Arten von Zwischenfällen zählen können:
- .1 Beschädigung oder Zerstörung des Schiffes oder einer Hafenanlage, z.B. durch Sprengmittel, Brandstiftung, Sabotage oder Vandalismus;

- .2 Entführung oder Inbesitznahme des Schiffes bzw. der an Bord befindlichen Personen;
 - .3 Manipulationen an Ladung, wichtiger Schiffsausrüstung, wichtigen Schiffssystemen oder den Schiffsvorräten;
 - .4 widerrechtliches Betreten bzw. Verwenden, einschließlich Anwesenheit blinder Passagiere;
 - .5 Schmuggel von Waffen oder Gerät, einschließlich Massenvernichtungswaffen;
 - .6 Verwendung des Schiffes zur Beförderung von Personen, die einen Zwischenfall herbeiführen wollen und/oder ihrer Ausrüstung;
 - .7 Verwendung des Schiffes selbst als Waffe oder als ein Mittel zur Beschädigung oder Zerstörung;
 - .8 Angriffe von seewärts auf das festgemachte oder vor Anker liegende Schiff; und
 - .9 Angriffe auf See.
- 8.10 Im Rahmen des SSA sollten alle möglichen Verwundbarkeiten berücksichtigt werden; hierzu können gehören:
- .1 Widersprüche zwischen einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
 - .2 Widersprüche zwischen schiffsinternen Pflichten und Aufgaben zur Gefahrenabwehr;
 - .3 Wachaufgaben, Stärke der Besatzung, insbesondere mit Auswirkung auf Ermüdung, Wachsamkeit und Leistungsfähigkeit der Mannschaft;
 - .4 etwaige festgestellte Mängel in der Ausbildung zur Gefahrenabwehr; und
 - .5 etwaige Ausrüstung und Systeme zur Gefahrenabwehr, einschließlich der Kommunikationssysteme.
- 8.11 CSO und SSO sollten immer die Auswirkungen berücksichtigen, die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf die Besatzung haben können, die über längere Zeiträume an Bord des Schiffes bleibt. Bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sollten der Bequemlichkeit, dem Komfort und der Privatsphäre der Besatzungsmitglieder sowie ihrer Fähigkeit zur Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit besondere Bedeutung beigemessen werden.
- 8.12 Nach Fertigstellung des SSA sollte ein Bericht abgefasst werden, der aus einer Zusammenfassung der Art und Weise des Gutachtens, einer Beschreibung der jeweiligen im Rahmen des Gutachtens entdeckten Verwundbarkeiten und einer Beschreibung von Gegenmaßnahmen zur Beseitigung der Verwundbarkeiten bestehen sollte. Der Bericht ist vor unerlaubtem Zugriff oder Preisgabe zu schützen.
- 8.13 Ist das SSA nicht von dem Unternehmen durchgeführt worden, so sollte der Bericht über das SSA durch die CSO geprüft und anerkannt werden.

Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr vor Ort

- 8.14 Die Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr vor Ort ist ein wesentlicher Bestandteil der SSA. In ihrer Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr vor Ort sollten schiffsseitig bestehende Schutzmaßnahmen, Verfahren und Abläufe untersucht und bewertet werden, deren Zweck es ist,
- .1 die Erfüllung aller Aufgaben zur Gefahrenabwehr sicherzustellen;
 - .2 Sperrbereiche zu überwachen, damit nur Zutrittsberechtigte sie betreten können;
 - .3 den Zutritt zum Schiff zu kontrollieren, einschließlich etwaiger Identifizierungssysteme;
 - .4 Bereiche auf Deck und in der Umgebung des Schiffes zu überwachen;
 - .5 das Zusteigen von Personen und ihrer persönlichen Habe (beaufsichtigtes und unbeaufsichtigtes Gepäck und persönliche Habe der Besatzungsmitglieder) zu kontrollieren;
 - .6 den Umschlag von Ladung und die Anlieferung der Schiffsvorräte zu beaufsichtigen; und
 - .7 sicherzustellen, dass schiffssicherheitsbezogene Kommunikation, Information und Ausrüstung jederzeit zur Verfügung stehen.
9. Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff (Ship Security Plan - SSP)

Allgemeines

- 9.1 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen (Company Security Officer - CSO) ist dafür verantwortlich, dass ein Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff (Ship Security Plan - SSP) erstellt und zur Genehmigung vorgelegt wird. Der Inhalt der einzelnen SSP sollte je nach dem Schiff, für das sie gelten, unterschiedlich sein. In der Risikobewertung (SSA) werden die besonderen Merkmale des Schiffes sowie die potentiellen Bedrohungen und Verwundbarkeiten bereits festgestellt worden sein. Bei der Erarbeitung des SSP müssen diese Merkmale im Detail angesprochen werden. Verwaltungen können Ratschläge zu Erarbeitung und Inhalt eines SSP verfassen.
- 9.2 In allen SSP sollten:
- .1 die Organisationsstruktur zur Gefahrenabwehr für das Schiff detailliert aufgeführt sein;
 - .2 die Beziehung des Schiffes zum Unternehmen, zu Hafenanlagen, anderen Schiffen und einschlägigen Behörden mit Verantwortung für Gefahrenabwehr detailliert aufgeführt sein;

- .3 die Kommunikationssysteme, die eine wirksame ständige Kommunikation innerhalb des Schiffes und zwischen dem Schiff und anderen Schiffen einschließlich Hafenanlagen ermöglichen, detailliert aufgeführt sein;
 - .4 die grundlegenden betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für Gefahrenstufe 1, die immer in Kraft sind, detailliert aufgeführt sein;
 - .5 die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, durch die das Schiff unverzüglich zu Gefahrenstufe 2 und nötigenfalls zu Gefahrenstufe 3 wechseln kann, detailliert aufgeführt sein;
 - .6 regelmäßige Nach- bzw. Überprüfungen des SSP sowie dessen Änderung als Antwort auf Erfahrungen oder geänderte Umstände; und
 - .7 Verfahren zur Berichterstattung an die jeweiligen Verbindungsstellen der Vertragsregierungen vorgesehen sein.
- 9.3 Die Erstellung eines wirksamen SSP sollte auf einer gründlichen Einschätzung aller mit der Gefährdungslage des Schiffes verbundenen Fragen beruhen; hierzu gehört insbesondere auch eine gründliche Bewertung der baulichen und betrieblichen Eigenschaften, einschließlich des Reiseverlaufes des einzelnen Schiffes.
- 9.4 Alle SSP sollten von oder im Namen der Verwaltung genehmigt werden. Bedient sich eine Verwaltung zur Prüfung oder Genehmigung des SSP einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr (Recognised Security Organisation - RSO), so sollte die RSO nicht mit einer anderen RSO verbunden sein, die den Plan erstellt bzw. bei seiner Erstellung mitgewirkt hat.
- 9.5 CSO und SSO sollten Verfahren entwickeln zur:
- .1 Einschätzung der fortdauernden Wirksamkeit des SSP; und
 - .2 Abfassung von Änderungen des Plans nach dessen Genehmigung.
- 9.6 Die im SSP enthaltenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sollten vorhanden sein, wenn die erste Überprüfung auf Einhaltung der Anforderungen von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code durchgeführt wird. Andernfalls kann das Verfahren zur Ausstellung des erforderlichen Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes nicht durchgeführt werden. Kommt es aus irgendeinem Grund in der Folge zu einem Ausfall der Ausrüstung und von Systemen zur Gefahrenabwehr oder der Sicherheitssysteme oder zu einer Aussetzung einer Sicherheitsmaßnahme, so sollten gleichwertige vorübergehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen, der Verwaltung mitgeteilt und von dieser genehmigt werden.

Organisation und Durchführung von Pflichten im Rahmen der Gefahrenabwehr für das Schiff

- 9.7 Zusätzlich zu den Anleitungen in Abschnitt 9.2 sollten im SSP die folgenden, auf alle Gefahrenstufen bezogenen Anleitungen angeführt sein:

- .1 die Aufgaben und Verantwortlichkeiten aller Besatzungsmitglieder mit Aufgaben der Gefahrenabwehr;
 - .2 die Verfahren bzw. Schutzmaßnahmen, die für das Aufrechterhalten dieser ständigen Mitteilungen zu jeder Zeit nötig sind;
 - .3 die Verfahren, die für eine Einschätzung der ständigen Wirksamkeit von Sicherheitsverfahren und etwaigen Ausrüstungen und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung benötigt werden einschließlich Verfahren zur Erkennung von und Reaktion auf Ausfall oder Störung von Ausrüstungsgegenständen oder Systemen;
 - .4 die Verfahren und Praktiken zum Schutz von in schriftlicher oder elektronischer Form vorliegenden sicherheitsrelevanten Informationen;
 - .5 falls vorhanden, die Art von Ausrüstung und Systemen für Überwachung und Gefahrenabwehr und die Anforderungen bezüglich ihrer Wartung;
 - .6 die Verfahren zur Sicherstellung, dass Berichte über mögliche Sicherheitsbrüche oder Sicherheitsbedenken rechtzeitig eingereicht und bewertet werden; und
 - .7 Verfahren zur Erstellung, Aufrechterhaltung und Aktualisierung eines Verzeichnisses aller an Bord mitgeführten Gefahrgüter und gefährlichen Substanzen, einschließlich ihres Standortes.
- 9.8 Der Rest dieses Abschnittes befasst sich besonders mit den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die auf allen Gefahrenstufen ergriffen werden könnten; hierzu zählen:
- .1 Zutritt zum Schiff für Besatzungsmitglieder, Fahrgäste, Besucher, usw.;
 - .2 Sperrbereiche auf dem Schiff;
 - .3 Ladungsumschlag;
 - .4 Lieferung von Schiffsvorräten;
 - .5 Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck; und
 - .6 Überwachung der Gefährdungslage des Schiffes.

Zugang zum Schiff

- 9.9 Im SSP sollten die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für alle im SSA festgestellten Möglichkeiten des Zugangs zum Schiff festgelegt werden. Hierzu gehören alle:
- .1 Leitern;
 - .2 Gangways;
 - .3 Rampen;

- .4 Zugangstüren, Seitenluken, Fenster und Pforten;
 - .5 Festmachleinen und Ankerketten; und
 - .6 Krane und Hebezeuge
- 9.10 Für alle diese Zugangsmöglichkeiten sollten im SSP für jede Gefahrenstufe die entsprechenden Örtlichkeiten festgelegt werden, an denen Beschränkungen bzw. Verbote des Zugangs anzuwenden sind. Für jede Gefahrenstufe sollte im SSP die Art der Beschränkung bzw. des Verbots festgelegt werden, die anzuwenden sind sowie die Mittel zu deren Durchsetzung.
- 9.11 Im SSP sollte für jede Gefahrenstufe festgelegt werden, welcher Identitätsnachweis zum Betreten des Schiffes berechtigt und es Personen gestattet, unbehelligt auf dem Schiff zu bleiben; hierzu kann die Entwicklung eines entsprechenden Identifizierungssystems nötig sein, mit dem permanente und vorübergehende Identitätsnachweise für Besatzungsmitglieder bzw. Besucher ermöglicht werden. Jedes Schiffsidifizierungssystem sollte, wenn möglich, mit dem System koordiniert werden, das für die Hafenanlage gilt. Fahrgäste sollten in der Lage sein, ihre Identität mittels Bordkarten, Fahrscheinen usw. nachweisen zu können, sie sollten aber unbeaufsichtigt keinen Zutritt zu Sperrbereichen haben. Im SSP sollten Bestimmungen festgelegt werden, die sicherstellen, dass die Identifizierungssysteme regelmäßig aktualisiert werden, und dass Nichteinhaltung von Verfahren disziplinarisch geahndet werden sollte.
- 9.12 Wer keinen Identitätsnachweis erbringen kann oder will und/oder den Zweck seines Besuchs auf Verlangen nicht belegt, sollte keinen Zutritt zum Schiff erhalten, und der Versuch, Zugang zu erhalten, sollte je nach Lage den SSO, den CSO, dem PFSO und den staatlichen bzw. örtlichen Behörden mit Verantwortung für Gefahrenabwehr gemeldet werden.
- 9.13 Im SSP sollte festgelegt werden, wie häufig etwaige Zugangskontrollen durchgeführt werden, insbesondere wenn sie unregelmäßig bzw. gelegentlich durchgeführt werden.

Gefahrenstufe 1

- 9.14 Für Gefahrenstufe 1 sollten im SSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden, mit denen der Zutritt zum Schiff kontrolliert wird; folgende Maßnahmen können angewendet werden:
- .1 Überprüfung der Identität von allen Personen, die das Schiff betreten wollen und ihrer Begründung hierfür durch Überprüfung z.B. der Einfindungsorder, der Fahrscheine, Bordkarten, Arbeitsaufträge usw.;
 - .2 in Absprache mit der Hafenanlage sollte seitens des Schiffes sichergestellt werden, dass ausgewiesene sichere Bereiche eingerichtet werden, in denen Überprüfungen und Durchsuchungen von Personen, Gepäck (einschließlich Handgepäck) persönlicher Habe, Fahrzeugen und deren Inhalt durchgeführt werden können;

- .3 in Absprache mit der Hafenanlage sollte seitens des Schiffes sichergestellt werden, dass zum Verladen auf Autotransportschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe und andere Fahrgastschiffe bestimmte Fahrzeuge vor dem Verladen im Einklang mit der im SSP geforderten Häufigkeit einer Durchsuchung unterzogen werden;
 - .4 Trennung von bereits überprüften Personen und ihrer persönlichen Habe von noch nicht überprüften Personen und ihrer persönlichen Habe;
 - .5 Trennung von an Bord gehenden Fahrgästen von an Land gehenden Fahrgästen;
 - .6 Festlegung von Zugängen, die gesichert bzw. beaufsichtigt werden sollten, um unerlaubten Zutritt zu verhindern;
 - .7 Sicherung des Zutritts zu unbeaufsichtigten Räumen, die an Bereiche grenzen, zu denen Fahrgäste und Besucher Zugang haben, durch Verschließen oder andere Mittel; und
 - .8 Erteilung von Sicherheitsunterweisungen an die gesamte Besatzung über mögliche Bedrohungen, die Verfahren zur Meldung verdächtiger Personen, Objekte oder Tätigkeiten und über die Notwendigkeit von Wachsamkeit.
- 9.15 Bei Gefahrenstufe 1 sollte für alle Personen, die an Bord gehen wollen, die Möglichkeit der Durchsuchung bestehen. Die Häufigkeit dieser Durchsuchungen, einschließlich Stichproben, sollte in dem genehmigten SSP festgelegt sein und gesondert von der Verwaltung genehmigt werden. Solche Durchsuchungen werden am besten durch die Hafeneinrichtungen in enger Zusammenarbeit mit dem Schiff und in dessen Nähe durchgeführt. Mitglieder der Schiffsbesatzung sollten nicht zur Durchsuchung ihrer Kollegen oder deren persönlicher Habe aufgefordert werden, außer wenn hierfür triftige Sicherheitsgründe vorliegen. Alle Durchsuchungen sollten in einer Weise durchgeführt werden, die den Menschenrechten des Einzelnen Rechnung trägt und seine grundlegende Menschenwürde bewahrt.

Gefahrenstufe 2

- 9.16 Für Gefahrenstufe 2 sollten im SSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die zum Schutz vor einem erhöhten Risiko eines Zwischenfalles anzuwenden sind, um eine erhöhte Wachsamkeit und gründlichere Kontrolle sicherzustellen; hierzu können gehören:
- .1 Einteilung von zusätzlichem Personal für Streifengänge in Deckbereichen während der Nachtstunden, um von unbefugtem Zutritt abzuschrecken;
 - .2 Beschränkung der Anzahl der Zugänge zum Schiff, Festlegung der zu schließenden Zugänge und der Mittel zu deren angemessener Sicherung;
 - .3 Abschreckung von Zutritt zum Schiff von der Wasserseite her, einschließlich z.B. Einsatz von Bootsstreifen in Absprache mit der Hafenanlage;
 - .4 Einrichtung eines Sperrbereiches auf der Landseite des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit der Hafenanlage;

- .5 Steigerung der Häufigkeit und Gründlichkeit der Durchsuchungen von Personen, persönlicher Habe und von Fahrzeugen, die an Bord gebracht oder verladen werden;
- .6 Begleitung von Besuchern auf dem Schiff;
- .7 Abhalten von zusätzlichen besonderen Sicherheitsunterweisungen an die gesamte Besatzung über festgestellte Bedrohungen, nochmaliges Hinweisen auf die Verfahren zum Melden verdächtiger Personen, Objekten oder Handlungen und Betonung der Notwendigkeit erhöhter Aufmerksamkeit; und
- .8 Durchführung einer vollständigen oder teilweisen Durchsuchung des Schiffes.

Gefahrenstufe 3

- 9.17 Bei Gefahrenstufe 3 sollte das Schiff die Anweisungen der auf den Zwischenfall oder die akute Bedrohung reagierenden Stellen befolgen. Im SSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die seitens des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:
- .1 Beschränkung der Zutrittsmöglichkeit auf einen einzelnen kontrollierten Zugang;
 - .2 Gewährung des Zutritts ausschließlich an die auf den Zwischenfall oder die akute Bedrohung reagierenden Stellen;
 - .3 Anweisungen an Bord befindliche Personen;
 - .4 Aussetzung des Ein- und Ausschiffens;
 - .5 Aussetzung des Ladungsumschlagbetriebes, der Lieferung usw.;
 - .6 Evakuierung des Schiffes;
 - .7 Verlegung des Schiffes, und
 - .8 Vorbereitung einer vollständigen oder teilweisen Durchsuchung des Schiffes.

Sperrbereiche auf dem Schiff

- 9.18 Im SSP sollten die auf dem Schiff einzurichtenden Sperrbereiche festgelegt und ihre Ausdehnung, Anwendungsdauer, die für die Kontrolle des Zutritts zu ihnen und für die Kontrolle von Aktivitäten in ihnen zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden. Die Ziele beim Einrichten von Sperrbereichen sind:
- .1 die Vermeidung von unbefugtem Zutritt;
 - .2 der Schutz der Fahrgäste, der Besatzung und des Personals von Hafenanlagen oder anderen zum Aufenthalt an Bord berechtigter Personen;
 - .3 der Schutz von sicherheitsrelevanten Bereichen an Bord, und

- .4 der Schutz der Ladung und der Schiffsvorräte vor Manipulation.
- 9.19 Im SSP sollte sichergestellt sein, dass es eindeutige Verhaltensregeln und Praktiken zur Kontrolle des Zutritts zu allen Sperrbereichen gibt.
- 9.20 Im SSP sollte dafür gesorgt sein, dass alle Sperrbereiche eindeutig mit dem Hinweis gekennzeichnet sind, dass der Zutritt zu dem Bereich beschränkt ist und dass der unbefugte Aufenthalt in dem Bereich einen Sicherheitsbruch darstellt.
- 9.21 Zu den Sperrbereichen können gehören:
- .1 Kommandobrücke, Maschinenräume der Klasse A und anderen Leitstellen gemäß Kapitel II/2;
 - .2 Räume, in denen sich Ausrüstungsgegenstände und Systeme für Sicherheit und Überwachung und deren Steuerungen sowie Steuerungen des Beleuchtungssystems befinden;
 - .3 Lüftungs- und Klimasysteme und andere ähnliche Räume;
 - .4 Räume mit Zugang zu Trinkwassertanks, Pumpen oder Verteilern;
 - .5 Räume, in denen sich Gefahrgüter und gefährliche Substanzen befinden;
 - .6 Räume, in denen sich Ladepumpen und deren Steuerungen befinden;
 - .7 Frachträume und Räume, in denen sich Schiffsvorräte befinden;
 - .8 Mannschaftsräume; und
 - .9 alle anderen vom CSO im Rahmen der SSA festgelegten Bereiche, zu denen der Zutritt zur Aufrechterhaltung der Gefahrenabwehr für das Schiff beschränkt werden muss.

Gefahrenstufe 1

- 9.22 Für Gefahrenstufe 1 sollten im SSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden, die auf Sperrbereiche anzuwenden sind; hierzu können gehören:
- .1 Verschließen bzw. Sichern von Zugängen;
 - .2 Überwachung der Bereiche mittels Überwachungsausrüstung;
 - .3 Einsatz von Wachen und Streifen; und
 - .4 Verwendung von automatischen Einbruchmeldevorrichtungen zur Meldung von unbefugtem Zutritt an die Besatzung.

Gefahrenstufe 2

- 9.23 Bei Gefahrenstufe 2 sollte die Häufigkeit und Intensität der Überwachung und Kontrolle des Zutritts zu Sperrbereichen erhöht werden, um sicherzustellen, dass nur

befugte Personen Zutritt haben. Im SSP sollten die zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden; hierzu können gehören:

- .1 Einrichtung von Sperrbereichen, die an Zugänge angrenzen;
- .2 ständige Überwachung mit Überwachungsanlagen; und
- .3 Einsatz von zusätzlichem Personal als Wachen und Streifen für Sperrbereiche.

Gefahrenstufe 3

9.24 Bei Gefahrenstufe 3 sollte das Schiff die von den auf den Zwischenfall oder die akute Bedrohung reagierenden Stellen erteilten Anweisungen befolgen. Im SSP sollten die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ausgeführt sein, die seitens des Schiffs in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden können; hierzu können gehören:

- .1 Einrichtung zusätzlicher Sperrbereiche an Bord in der Nähe des Zwischenfalls bzw. der vermuteten Stelle der akuten Bedrohung, zu denen der Zutritt verweigert wird; und
- .2 Durchsuchung von Sperrbereichen im Rahmen einer Durchsuchung des Schiffes.

Ladungsumschlag

9.25 Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr betreffend den Ladungsumschlag sollten:

- .1 Manipulationen verhindern; und
- .2 verhindern, dass Ladung, die nicht für die Beförderung vorgesehen ist, angenommen und an Bord gelagert wird.

9.26 Zu den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, von denen einige unter Umständen in Verbindung mit der Hafenanlage angewendet werden müssen, sollten Verfahren zur Bestandskontrolle an Zugängen zum Schiff gehören. Sobald Ladung an Bord ist, sollte erkennbar sein, dass sie zum Verladen auf dem Schiff freigegeben ist. Darüber hinaus sollten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr entwickelt werden, die sicherstellen, dass an Bord befindliche Ladung nicht manipuliert wird.

Gefahrenstufe 1

9.27 Für Gefahrenstufe 1 sollten im SSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Güterumschlag anzuwenden sind; hierzu können gehören:

- .1 routinemäßige Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Laderäumen vor und während des Ladungsumschlagbetriebes;
- .2 Überprüfungen zur Sicherstellung, dass die verladene Ladung mit den Ladungsunterlagen übereinstimmt;
- .3 in Verbindung mit der Hafenanlage Sicherstellung, dass auf Autoladungsschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgastschiffe zu verladende

Fahrzeuge vor dem Verladen im Einklang mit der im SSP verlangten Häufigkeit einer Durchsuchung unterzogen werden; und

- .4 Überprüfung von Siegeln oder anderen Methoden zur Vermeidung von Manipulationen.

9.28 Die Überprüfung von Ladung kann mit folgenden Mitteln geschehen:

- .1 Sicht- und Zustandsprüfung; und
- .2 durch Einsatz von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden.

9.29 Finden regelmäßige oder wiederholte Ladungsbewegungen statt, so kann der CSO oder SSO in Absprache mit der Hafenanlage Vereinbarungen mit Verladern oder anderen für diese Ladung verantwortlichen Personen treffen bezüglich Überprüfungen an anderer Stelle, Versiegelung, Terminplanung, Unterlagen usw. Diese Vereinbarungen sollten der Mitteilung an und Zustimmung durch den betroffenen PFSO unterliegen.

Gefahrenstufe 2

9.30 Für Gefahrenstufe 2 sollten im SSP die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Güterumschlag anzuwenden sind; hierzu können gehören:

- .1 gründliche Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Laderäumen;
- .2 Verstärkung der Überprüfungen zur Sicherstellung, dass nur die vorgesehene Ladung verladen wird;
- .3 gründlichere Durchsuchung von auf Autoladungsschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgastschiffe zu verladenden Fahrzeugen; und
- .4 gesteigerte Häufigkeit und Genauigkeit bei der Überprüfung von Siegeln oder anderen Methoden zur Vermeidung von Manipulationen.

9.31 Die gründliche Überprüfung der Ladung kann durch die folgenden Mittel erfolgen:

- .1 Steigerung von Häufigkeit und Genauigkeit bei Sicht- und Zustandsprüfung;
- .2 Steigerung der Häufigkeit des Einsatzes von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden; und
- .3 Abstimmung von verstärkten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr mit dem Verloader oder anderen Verantwortlichen im Einklang mit einer getroffenen Vereinbarung und vereinbarten Verfahren.

Gefahrenstufe 3

9.32 Bei Gefahrenstufe 3 sollte das Schiff die Anweisungen derjenigen Stellen befolgen, die auf den Zwischenfall oder die akute Bedrohung reagieren. Im SSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die vom Schiff in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:

- .1 Aussetzung des Verladens oder Löschens von Ladung; und
- .2 Prüfung des Bestandes an Gefahrgütern und gefährlichen Substanzen an Bord, soweit vorhanden, und deren Lage.

Lieferung von Schiffsvorräten

9.33 Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit der Lieferung von Schiffsvorräten sollten:

- .1 sicherstellen, dass die Schiffsvorräte und die Unversehrtheit der Verpackung überprüft werden;
- .2 verhindern, dass Schiffsvorräte ohne Prüfung angenommen werden;
- .3 Manipulationen verhindern; und
- .4 verhindern, dass nicht bestellte Schiffsvorräte angenommen werden.

9.34 Bei Schiffen, die die Hafenanlage regelmäßig anlaufen, ist es ggf. angebracht, zwischen dem Schiff, seinen Lieferanten und der Hafenanlage Verfahren bezüglich Benachrichtigung und Planung von Lieferungen und deren Begleitunterlagen zu vereinbaren. Es sollte immer eine Möglichkeit vorhanden sein, um zu bestätigen, dass angelieferten Vorräten Belege beigefügt sind, aus denen hervorgeht, dass sie von dem Schiff bestellt worden sind.

Gefahrenstufe 1

9.35 Für Gefahrenstufe 1 sollten im SSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die bei der Anlieferung von Schiffsvorräten anzuwenden sind; hierzu können gehören:

- .1 Überprüfung der Vorräte auf Übereinstimmung mit der Bestellung vor dem Verladen an Bord; und
- .2 Sicherstellung, dass Schiffsvorräte unverzüglich sicher verstaut werden.

Gefahrenstufe 2

9.36 Für Gefahrenstufe 2 sollten im SSP die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die bei der Lieferung von Schiffsvorräten mittels Durchführung von Prüfungen vor der Annahme von Vorräten an Bord und mittels Intensivierung von Überprüfungen zu ergreifen sind.

Gefahrenstufe 3

9.37 Bei Gefahrenstufe 3 sollte das Schiff die von den auf den Zwischenfall oder die Bedrohung durch einen solchen reagierenden Stellen erteilten Anweisungen befolgen. Im SSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die von dem Schiff in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden können; hierzu können gehören:

- .1 verstärkte Überprüfung der Schiffsvorräte;
- .2 Vorbereitung auf Beschränkung bzw. Aussetzung der Bearbeitung von Schiffsvorräten; und
- .3 Verweigerung der Annahme von Schiffsvorräten an Bord.

Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck

9.38 Im SSP sollten die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die anzuwenden sind, um sicherzustellen, dass unbeaufsichtigtes Gepäck (d.h. alle Gepäckstücke, die sich am Ort der Überprüfung bzw. Durchsuchung nicht in der Obhut eines Fahrgastes oder eines Besatzungsmitgliedes befinden) identifiziert und einer angemessenen Durchleuchtung einschließlich einer Durchsuchung unterzogen wird, bevor es an Bord genommen wird. Ein Durchleuchten solcher Gepäckstücke sowohl durch das Schiff als auch durch die Hafenanlage ist nicht vorgesehen, und in Fällen, in denen beide über die entsprechende Ausrüstung verfügen, sollte die Hafenanlage für das Durchleuchten verantwortlich sein. Eine enge Zusammenarbeit mit der Hafenanlage ist wichtig, und es sollten Schritte unternommen werden, die sicherstellen, dass unbeaufsichtigtes Gepäck nach der Durchleuchtung sicher behandelt wird.

Gefahrenstufe 1

9.39 Für Gefahrenstufe 1 sollten im SSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die bei dem Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck anzuwenden sind, um sicherzustellen, dass bis zu 100 % des unbeaufsichtigten Gepäcks durchleuchtet oder durchsucht werden, wozu auch die Durchleuchtung mit Röntgenstrahlen gehören kann.

Gefahrenstufe 2

9.40 Für Gefahrenstufe 2 sollten im SSP die bei dem Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, wozu eine Röntgendurchleuchtung von 100 % aller unbeaufsichtigten Gepäckstücke gehören sollte.

Gefahrenstufe 3

9.41 Bei Gefahrenstufe 3 sollte das Schiff die von den auf den Zwischenfall oder die akute Bedrohung reagierenden Stellen erteilten Anweisungen befolgen. Im SSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die von dem Schiff in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:

- .1 gründlicheres Durchleuchten dieser Gepäckstücke, zum Beispiel mit Röntgenstrahlen und von zwei verschiedenen Seiten;

- .2 Vorbereitung auf die Beschränkung oder Aussetzung des Umgangs mit unbeaufsichtigtem Gepäck; und
- .3 Verweigerung der Annahme von unbeaufsichtigtem Gepäck an Bord.

Überwachung der Gefährdungslage des Schiffes

- 9.42 Auf dem Schiff sollte es möglich sein, das Schiff, die Sperrbereiche an Bord und Bereiche in der Umgebung des Schiffes zu überwachen. Zu diesen Möglichkeiten der Überwachung kann gehören der Einsatz von:
- .1 Beleuchtung;
 - .2 Posten, Sicherheitswachen und Deckwachen einschließlich Streifen, und
 - .3 Einbruchmeldevorrichtungen und Überwachungsgerät.
- 9.43 Werden Einbruchmeldevorrichtungen eingesetzt, so sollten diese einen akustischen und/oder optischen Alarm an einer Stelle auslösen, die ständig besetzt oder überwacht ist.
- 9.44 Im SSP sollten die bei jeder Gefahrenstufe benötigten Verfahren und Ausrüstungen sowie die Mittel festgelegt sein, mit denen sichergestellt wird, dass die Überwachungs-ausrüstung durchgehend funktioniert, wobei auch die möglichen Auswirkungen der Wetterverhältnisse und von Stromausfällen zu berücksichtigen sind.

Gefahrenstufe 1

- 9.45 Für Gefahrenstufe 1 sollten im SSP die anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die aus einer Kombination von Beleuchtung, Wachposten, Sicherheitswachen oder dem Einsatz von Ausrüstung zur Überwachung und Gefahrenabwehr bestehen können, so dass das Sicherheitspersonal des Schiffes das Schiff im Allgemeinen sowie Absperrungen und Sperrbereiche im Besonderen überwachen können.
- 9.46 Bei Aktivitäten an Schnittstellen von Schiff und Hafen oder während des Aufenthalts in einer Hafenanlage oder ggf. vor Anker sollten das Schiffsdeck und die Zugänge bei Dunkelheit und schlechter Sicht beleuchtet sein. Soweit mit sicherer Seefahrt vereinbar und unter Beachtung der geltenden Bestimmungen der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sollten in Fahrt befindliche Schiffe nötigenfalls so hell wie möglich beleuchtet werden. Die folgenden Punkte sollten bei der Festlegung der angemessenen Stärke und Ausrichtung der Beleuchtung berücksichtigt werden:
- .1 die Besatzung sollte in der Lage sein, Handlungen außerhalb des Schiffes sowohl auf der Wasserseite als auch auf der Landseite zu erkennen;
 - .2 die Ausleuchtung sollte den Bereich an Bord und um das Schiff umfassen;
 - .3 die Ausleuchtung sollte das Identifizieren von Besatzungsmitgliedern an den Zugängen erleichtern; und

- .4 die Ausleuchtung kann in Zusammenarbeit mit der Hafenanlage bereitgestellt werden.

Gefahrenstufe 2

9.47 Für Gefahrenstufe 2 sollten im SSP die zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zur Verbesserung der Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten festgelegt sein; hierzu können gehören:

- .1 Erhöhung der Häufigkeit und Gründlichkeit von Sicherheitsstreifen;
- .2 Erhöhung der Ausleuchtung und der Lichtstärke oder Einsatz von Sicherheits- und Überwachungsgerät;
- .3 Einteilung von zusätzlichem Personal als Sicherheitsausguck; und
- .4 Sicherstellung der Zusammenarbeit mit wasserseitigen Bootsstreifen und landseitigen Fuß- oder Fahrzeugstreifen, sofern vorhanden.

9.48 Zusätzliche Beleuchtung kann zum Schutz vor einem erhöhten Risiko von Zwischenfällen nötig sein. Nötigenfalls kann den zusätzlichen Beleuchtungsanforderungen in Zusammenarbeit mit der Hafenanlage durch zusätzliche Beleuchtung von der Landseite her entsprochen werden.

Gefahrenstufe 3

9.49 Bei Gefahrenstufe 3 sollte das Schiff die Anweisungen derjenigen Stellen befolgen, die auf den Zwischenfall oder die akute Bedrohung reagieren.. Im SSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die seitens des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:

- .1 Einschalten der gesamten Beleuchtung auf dem Schiff oder Beleuchten seiner Umgebung;
- .2 Einschalten der gesamten an Bord befindlichen, zum Aufzeichnen von Handlungen auf dem Schiff oder in seiner Umgebung geeigneten Überwachungsausrüstung;
- .3 Maximierung der mit dieser Überwachungsausrüstung möglichen Aufnahmedauer;
- .4 Vorbereitung auf Unterwasserüberprüfung des Schiffskörpers; und
- .5 Veranlassung von Maßnahmen zur Abschreckung des Zugangs zum Schiffskörper unter Wasser, einschließlich langsamer Drehung der Schiffsschrauben, soweit dies machbar ist.

Unterschiedliche Gefahrenstufen

9.50 Im SSP sollten die einzelnen Verfahren und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die vom Schiff angewendet werden könnten, falls für das Schiff eine höhere Gefahrenstufe gilt als für eine Hafenanlage.

Nicht unter den Code fallende Handlungen

- 9.51 Im SSP sollten die einzelnen Verfahren und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die das Schiff anwenden sollte, wenn:
- .1 es sich in einem Hafen eines Nicht-Vertragsstaates befindet;
 - .2 es mit einem Schiff Berührung hat, für das dieser Code nicht gilt;
 - .3 es mit stationären oder schwimmenden Plattformen oder einer mobilen Bohreinheit am Einsatzort Berührung hat; oder
 - .4 wenn es mit einem Hafen oder einer Hafenanlage Berührung hat, der bzw. die nicht zur Einhaltung von Kapitel XI-2 und Teil A dieses Code verpflichtet ist.

Erklärungen zur Risikobewertung

- 9.52 Im SSP sollte ausgeführt sein, wie Anfragen seitens einer Hafenanlage nach DoS behandelt werden, und unter welchen Umständen das Schiff selbst eine DoS verlangen sollte.

Prüfung und Nachprüfung

- 9.53 Im SSP sollte festgelegt sein, wie der CSO und der SSO die fortdauernde Wirksamkeit des SSP zu prüfen beabsichtigen sowie das Verfahren, nach dem Nachprüfung, Aktualisierung und Änderung des SSP ablaufen sollten.

10. Aufzeichnungen

Allgemeines

- 10.1 Aufzeichnungen sollten den ordnungsgemäß ermächtigten Beamten von Vertragsregierungen zur Verfügung stehen, damit sie die Umsetzung der Bestimmungen der Pläne zur Gefahrenabwehr für das Schiff überprüfen können.

- 10.2 Aufzeichnungen können in jedem Format aufbewahrt werden, sollten jedoch vor unberechtigtem Zugriff oder Preisgabe geschützt werden.

11. beauftragter zur gefahrenabwehr im unternehmen

Anleitungen hierzu bieten die Abschnitte 8, 9 und 13.

12. beauftragter zur gefahrenabwehr für das schiff

Anleitungen hierzu bieten die Abschnitte 8, 9 und 13.

13. Ausbildung, Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr auf dem schiff

Ausbildung

- 13.1 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr im Unternehmen (CSO) und entsprechende Unternehmensangehörige an Land sowie der Beauftragte zur Gefahrenabwehr für das Schiff (SSO) sollten über einige oder alle der folgenden Gebiete Kenntnisse besitzen und ggf. in ihnen Ausbildung erhalten:

- .1 Sicherheitsverwaltung;
 - .2 einschlägige internationale Übereinkommen, Codes und Empfehlungen;
 - .3 einschlägige nationale Gesetze und Vorschriften;
 - .4 Verantwortlichkeiten und Aufgaben anderer Sicherheitsorganisationen;
 - .5 Methodik der Gutachten zur Risikobewertung für das Schiff;
 - .6 Methoden der Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr und Besichtigungen;
 - .7 Betriebsabläufe und Bedingungen auf Schiffen und in Häfen;
 - .8 Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen;
 - .9 Vorbereitetsein und Reaktion auf Notfälle und Katastrophenplanung;
 - .10 Unterweisungstechniken für Aus- und -fortbildung im Bereich der Gefahrenabwehr einschließlich Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr;
 - .11 Umgang mit sensiblen sicherheitsbezogenen Informationen und sicherheitsbezogenen Mitteilungen;
 - .12 Kenntnis von aktuellen Sicherheitsbedrohungen und Bedrohungsmustern;
 - .13 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
 - .14 Erkennen auf nicht-diskriminierende Weise, von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die wahrscheinlich eine Gefährdung beabsichtigen;
 - .15 Techniken der Umgehung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
 - .16 Sicherheitsausrüstung und -systeme und deren Einsatzbeschränkungen;
 - .17 Methoden der Durchführung von Prüfungen, Besichtigungen, Kontrollen und Überwachung;
 - .18 Methoden von Personendurchsuchungen und unaufdringlichen Besichtigungen;
 - .19 Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr, einschließlich Schulungen und Übungen mit Hafenanlagen; und
 - .20 Auswertung von Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr.
- 13.2 Zusätzlich sollte der SSO auf einigen bzw. allen folgenden Gebieten Kenntnisse besitzen und ggf. Schulung erhalten:
- .1 Bauart des Schiffes;

- .2 Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff und damit verbundene Verfahren (einschließlich Übung des Reagierens anhand von Szenarien);
 - .3 Techniken des Umgangs mit und Leitens von Menschengruppen;
 - .4 Betriebsweisen von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr; und
 - .5 Prüfung, Einstellung und auf See Wartung von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr.
- 13.3 Besatzungsmitglieder mit Sonderpflichten sollten über die zur Ausübung der ihnen zugewiesenen Pflichten nötigen ausreichenden Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, einschließlich ggf.:
- .1 Kenntnis über aktuelle Bedrohungen und Bedrohungsmuster;
 - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
 - .3 Erkennung von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die wahrscheinlich eine Bedrohung beabsichtigen;
 - .4 Techniken zur Umgehung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
 - .5 Techniken des Umgangs mit und Führens von Menschengruppen;
 - .6 sicherheitsbezogene Mitteilungen;
 - .7 Kenntnis der Notfallverfahren und Pläne zur Gefahrenabwehr;
 - .8 Betriebsweise von Ausrüstungen und Systemen zur Gefahrenabwehr;
 - .9 Prüfung, Einstellung und auf See Wartung von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr,
 - .10 Besichtigungs-, Kontroll- und Überwachungstechniken; und
 - .11 Methoden der Durchsuchung von Personen, persönlicher Habe, Gepäck, Ladung und Schiffsvorräten.
- 13.4 Alle anderen Besatzungsmitglieder sollten über Kenntnisse der einschlägigen Bestimmungen des SSP verfügen und mit ihnen vertraut sein, einschließlich:
- .1 Bedeutung der verschiedenen Gefahrenstufen und deren jeweilige Anforderungen;
 - .2 Kenntnisse der Notfallverfahren und Pläne zur Gefahrenabwehr;
 - .3 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;

- .4 Erkennen auf nicht-diskriminierender Grundlage von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die wahrscheinlich eine Bedrohung der Sicherheit beabsichtigen; und
- .5 Techniken zur Umgehung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr.

Schulungen und Übungen

- 13.5 Das Ziel von Schulungen und Übungen besteht in der Sicherstellung, dass die Besatzungsmitglieder geübt sind in allen zugeteilten Aufgaben zur Gefahrenabwehr bei allen Gefahrenstufen und die Feststellung etwaiger sicherheitsbezogener Mängel, die behoben werden müssen.
- 13.6 Zur Sicherstellung der wirksamen Umsetzung der Bestimmungen des Plans zur Gefahrenabwehr für das Schiff sollten mindestens einmal vierteljährlich Schulungen durchgeführt werden. Darüber hinaus sollte in Fällen, in denen mehr als ein Viertel der Schiffsbesatzung gleichzeitig durch Personal ersetzt wird, das auf dem betreffenden Schiff in den vergangenen drei Monaten an keiner Schulung teilgenommen hat, eine Schulung spätestens eine Woche nach dem Austausch durchgeführt werden. In diesen Schulungen sollten einzelne Elemente des Planes überprüft werden, z.B. die in Absatz 8.9 aufgelisteten Bedrohungen.
- 13.7 Mindestens ein Mal pro Kalenderjahr sollten verschiedene Arten von Übungen durchgeführt werden, an denen CSO, PFSO, einschlägige Behörden von Vertragsregierungen sowie ggf. SSO teilnehmen können, und deren zeitlicher Abstand nicht mehr als 18 Monate betragen darf. In diesen Übungen sollten Kommunikation, Koordination, Verfügbarkeit von Hilfsmitteln und Reaktion überprüft werden. Bei diesen Übungen kann es sich um:
 - .1 Großübungen oder praktische Übungen unter realen Bedingungen;
 - .2 Simulationen an Modellen oder Seminare; oder
 - .3 mit anderen Übungen wie z. B. Notfallübungen oder durch die Hafenstaatbehörden durchgeführten Übungen kombinierte Übungen.
- 13.8 Die Teilnahme eines Unternehmens an einer Übung mit einer anderen Vertragsregierung sollte von der Verwaltung anerkannt werden.
14. gefahrenabwehr in hafenanlagen

Einschlägige Anleitungen bieten die Abschnitte 15, 16 und 18.

15. Gutachten zur risikobewertung für hafenanlagen

Allgemeines

- 15.1 Das Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage (Port Facility Security Assessment - PFSA) kann von einer anerkannten Organisation zur Gefahrenabwehr (Recognized Security Organization - RSO) werden.

Die Genehmigung einer erstellten PFSA sollte jedoch nur von der entsprechenden Vertragsregierung erteilt werden.

- 15.2 Bedient sich eine Vertragsregierung zur Prüfung bzw. Nachprüfung der Einhaltung der PFSA einer RSO, so sollte die RSO keine Verbindung mit einer anderen RSO haben, die das Gutachten erstellt oder an ihrer Erstellung mitgearbeitet hat.
- 15.3 Eine PFSA sollte sich mit den folgenden Elementen innerhalb einer Hafenanlage befassen:
 - .1 bauliche Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr;
 - .2 strukturelle Einpassung in das Gesamtsystem;
 - .3 Bediensteten-Schutzsysteme;
 - .4 Prozessablauf in der Anlage;
 - .5 Funk- und Telekommunikationssysteme, einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
 - .6 einschlägige Transport-Infrastruktur;
 - .7 Versorgungseinrichtungen; und
 - .8 andere Bereiche, die bei Beschädigung oder Benutzung für unerlaubtes Beobachten eine Gefahr für Menschen, Eigentum oder Betriebsabläufe innerhalb der Hafenanlage darstellen können.
- 15.4 Die mit einer SSA befassten Personen sollten sich auf die Mitarbeit von Fachleuten stützen können in den Bereichen:
 - .1 Kenntnis von aktuellen Bedrohungen und Bedrohungsmustern;
 - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
 - .3 Erkennung auf nicht-diskriminierender Basis von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die wahrscheinlich eine Bedrohung beabsichtigen;
 - .4 Techniken zur Umgehung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
 - .5 Methoden der Verursachung einer akuten Bedrohung;
 - .6 Auswirkungen von Sprengmitteln auf Gebäude und Dienststellen der Hafenanlage;
 - .7 Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
 - .8 Geschäftspraktiken im Hafen;
 - .9 Notfallplanung, Bereitschaft für und Reaktion auf Notfälle;

- .10 bauliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, z.B. Zäune;
- .11 Funk- und Telekommunikationssysteme, einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
- .12 Transport- und Bauwesen; und
- .13 Betriebsabläufe auf Schiffen und in Häfen.

Feststellung und Bewertung unbedingt zu schützender wichtiger Vermögenswerte und Infrastruktur

- 15.5 Die Ermittlung und Bewertung wichtiger Vermögenswerte und Infrastruktur ist ein Vorgang, durch den die relative Wichtigkeit von Bauten und Einrichtungen für die Funktion der Hafenanlage festgelegt werden kann.

Dieser Vorgang der Ermittlung und Bewertung ist insofern wichtig, als er eine Grundlage bietet für die Konzentrierung von Abwehrstrategien auf diejenigen Werte und Gebäude, deren Schutz vor einem Zwischenfall wichtiger ist.

In dieses Verfahren sollten ein möglicher Verlust von Menschenleben, die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens, sein symbolischer Wert sowie das Vorhandensein von Regierungseinrichtungen einbezogen werden.

- 15.6 Durch die Ermittlung und Bewertung von Werten und Infrastruktur sollten diese nach der relativen Dringlichkeit ihres Schutzes eingeteilt werden.

Das Hauptaugenmerk sollte auf der Vermeidung von Todesfällen oder Verletzungen liegen. Wichtig ist auch die Überlegung, ob die Hafenanlage, das Gebäude oder die Einrichtung auch ohne den Wert weiter funktionieren kann, und in welchem Umfang eine schnelle Wiederherstellung der normalen Funktionsweise möglich ist.

- 15.7 Zu den Werten und Infrastrukturelementen, deren Schutz als dringlich einzustufen ist, können gehören:

- .1 Zugänge, Eingänge, Zuwege sowie Ankerplätze und Manövrier- und Liegebereiche;
- .2 Ladungseinrichtungen, Terminals, Lagerbereiche und Ladegerät;
- .3 Stromverteilungssysteme, Funk- und Telekommunikationssysteme sowie Computersysteme und Netzwerke;
- .4 Systeme zur Verkehrslenkung von Hafenfahrzeugen und Navigationshilfen;
- .5 Kraftwerke, Rohrsysteme zur Ladungsbeförderung, und Wasserversorgung;
- .6 Brücken, Schienen, Straßen;
- .7 Hafendienstfahrzeuge, einschließlich Lotsenbooten, Schleppern, Leichtern usw.;
- .8 Sicherheits- und Überwachungsausrüstung und -systeme; und

.9 die an die Hafenanlage angrenzenden Gewässer.

15.8 Die eindeutige Feststellung von Vermögenswerten und Infrastruktur ist wesentlich für die Bewertung der Anforderungen hinsichtlich der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage, die Priorisierung von Schutzmaßnahmen und die Entscheidung über Zuteilung von Mitteln zur Verbesserung des Schutzes der Hafenanlage. Der Vorgang kann eine Rücksprache mit den einschlägigen Behörden bezüglich der an die Hafenanlage angrenzenden Gebäude nötig machen, die zu Schäden innerhalb der Anlage führen oder zu dem Zweck der Beschädigung der Anlage oder für unerlaubte Beobachtung der Anlage oder für die Ablenkung der Aufmerksamkeit verwendet werden könnten.

Feststellung möglicher Bedrohungen der Vermögenswerte und der Infrastruktur und der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens zum Zweck der Festlegung und Priorisierung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr

15.9 Mögliche Handlungen, die die Sicherheit von Vermögenswerten und Infrastruktur bedrohen könnten sowie die Methoden zur Durchführung solcher Handlungen sollten festgestellt werden, um die Verwundbarkeit eines bestimmten Vermögenswertes oder eine Örtlichkeit durch eine akute Bedrohung einzuschätzen und um Anforderungen hinsichtlich der Gefahrenabwehr festzulegen und zu priorisieren, um eine Planung und Mittelverteilung zu ermöglichen. Die Feststellung und Bewertung jeder potentiellen Handlung und ihrer Methode sollte auf verschiedenen Faktoren beruhen, einschließlich Risikobewertungen durch Regierungsstellen. Durch die Feststellung und Bewertung von Bedrohungen brauchen die mit der Durchführung der Bewertung befassten Stellen sich bei der Planung und Mittelzuteilung nicht auf Szenarien mit den ungünstigsten Bedingungen zu stützen.

15.10 Im PFSA sollte eine in Absprache mit den einschlägigen nationalen Organisationen zur Gefahrenabwehr durchgeführte Bewertung enthalten sein zur Bestimmung:

.1 etwaiger besonderer Aspekte der Hafenanlage einschließlich des die Anlage nutzenden Fahrzeugverkehrs, durch die sie zu einem wahrscheinlichen Angriffsziel wird;

.2 der wahrscheinlichen Folgen eines Angriffs auf die Hafenanlage oder auf dem Gelände der Hafenanlage im Sinne von Verlust von Menschenleben, Schaden an Eigentum, Unterbrechung der Wirtschaftstätigkeit einschließlich Unterbrechung von Transportsystemen;

.3 der Fähigkeit und Absicht der wahrscheinlichen Urheber eines solchen Angriffs; und

.4 der möglichen Angriffsart oder -arten

zur Erstellung einer allgemeinen Einschätzung des Risikofaktors, gegen den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu entwickeln sind.

15.11 Im PFSA sollten alle Möglichkeiten von Bedrohungen berücksichtigt sein, wozu auch die folgenden Arten von Zwischenfällen gehören können:

- .1 Schädigung oder Zerstörung der Hafenanlage oder des Schiffes, z.B. durch Sprengmittel, Brandstiftung, Sabotage oder Vandalismus;
 - .2 Entführung oder Inbesitznahme des Schiffes oder der an Bord befindlichen Personen;
 - .3 Manipulationen an Ladung, wesentlichen Schiffsausrüstungen oder Systemen oder Schiffsvorräten;
 - .4 unbefugter Zutritt oder Verwendung einschließlich Anwesenheit blinder Passagiere;
 - .5 Schmuggeln von Waffen oder Gerät einschließlich Massenvernichtungswaffen;
 - .6 Verwendung des Schiffes zur Beförderung der Urheber eines Zwischenfalls und ihrer Ausrüstung;
 - .7 Verwendung des Schiffes selbst als Waffe oder als Mittel zur Beschädigung oder Zerstörung;
 - .8 Versperrung von Hafeneinfahrten, Schleusen, Zufahrten usw.; und
 - .9 atomare, biologische und chemische Angriffe.
- 15.12 Der Vorgang sollte eine Rücksprache mit den einschlägigen Behörden bezüglich der an die Hafenanlage angrenzenden Gebäude nötig machen, die zu Schäden innerhalb der Anlage führen oder zu dem Zweck der Beschädigung der Anlage oder für unerlaubte Beobachtung der Anlage oder für die Ablenkung der Aufmerksamkeit verwendet werden könnten.

Feststellung, Auswahl und Priorisierung von Gegenmaßnahmen und Verfahrensänderungen und deren Wirksamkeitsgrad bei der Verminderung der Verwundbarkeit

- 15.13 Zweck der Feststellung und Priorisierung von Gegenmaßnahmen ist die Sicherstellung, dass zur Verminderung der Verwundbarkeit einer Hafenanlage oder von Schnittstellen von Schiff und Hafen durch mögliche Bedrohungen die wirksamsten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen werden.
- 15.14 Zu den Faktoren, auf deren Grundlage Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ausgewählt werden, gehört z.B. die Frage, ob sie die Wahrscheinlichkeit eines Angriffes verringern; zu ihrer Beurteilung sollten Informationen herangezogen werden, zu denen gehören:
- .1 Bestandsaufnahmen zur Gefahrenabwehr, Besichtigungen und Prüfungen;
 - .2 Absprache mit Besitzern und Betreibern von Hafenanlagen und ggf. mit Besitzern/Betreibern von angrenzenden Gebäuden;
 - .3 Informationen über frühere Zwischenfälle; und
 - .4 Betriebsabläufe innerhalb der Hafenanlage.

Feststellung von Verwundbarkeiten

15.15 Die Feststellung von Verwundbarkeiten an Gebäuden, Personenschutzsystemen, Verfahren und anderen Bereichen, die zu einer akuten Bedrohung führen können, kann dazu dienen, Möglichkeiten der Beseitigung oder Abschwächung solcher Verwundbarkeiten festzulegen. Beispielsweise könnte eine Analyse Verwundbarkeiten an Systemen zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder an ungeschützter Infrastruktur wie Wasserversorgung, Brücken usw. aufzeigen, die durch Baumaßnahmen wie dauerhafte Absperrungen, Alarmeinrichtungen, Überwachungsgerät usw. entschärft werden könnten.

15.16 Bei der Feststellung von Verwundbarkeiten sollten berücksichtigt werden:

- .1 Zugang zur Hafenanlage und zu in der Anlage festgemachten Schiffen vom Wasser und vom Land her;
- .2 bauliche Unversehrtheit der Piers, Anlagen und anliegenden Gebäude;
- .3 bestehende Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr, einschließlich Identifizierungssysteme;
- .4 bestehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und Verfahren in Bezug auf Hafendienste und Einrichtungen;
- .5 Maßnahmen zum Schutz von Funk- und Telekommunikationsausrüstung, Hafendiensten und Einrichtungen, einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
- .6 angrenzende, zum Zweck oder für die Dauer eines Angriffes genutzte Bereiche;
- .7 bestehende Vereinbarungen mit privaten Sicherheitsunternehmen, die Sicherheitsdienstleistungen zu Wasser oder an Land erbringen;
- .8 etwaige Widersprüche zwischen Sicherheitsmaßnahmen und Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr;
- .9 etwaige Widersprüche zwischen der Hafenanlage und der Zuteilung von Sicherheitsaufgaben;
- .10 etwaige Zwänge bei Durchsetzung und Personalstärke;
- .11 etwaige bei Ausbildung und Schulungen festgestellte Mängel; und
- .12 etwaige im Alltagsbetrieb, nach Zwischenfällen oder Alarmierungen, im Bericht über die Gefährdungslage oder bei der Durchführung von Kontrollmaßnahmen, Prüfungen usw. festgestellte Mängel.

16. plan zur gefahrenabwehr für die hafenanlage

Allgemeines

- 16.1 Verantwortlich für die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage (Port Facility Security Plan - PFSP) ist der Beauftragte zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (Port Facility Security Officer - PFSO). Obwohl der PFSO nicht notwendigerweise alle mit der Funktion verbundenen Aufgaben persönlich erfüllen muss, liegt die Verantwortung für ihre ordnungsgemäße Durchführung letztlich bei dem einzelnen PFSO.
- 16.2 Der Inhalt jedes einzelnen PFSP sollte je nach den besonderen Umständen der Hafenanlage/n, für die er gilt, unterschiedlich sein. In dem Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage (Port Facility Security Assessment - PFSA) sind die besonderen Merkmale der Hafenanlage und der potentiellen Bedrohungsrisiken, die zur Notwendigkeit der Ernennung eines PFSO und der Erstellung eines PFSP geführt haben, bereits festgestellt worden. Bei der Erstellung des PFSP müssen diese Merkmale und andere örtliche oder nationale Risikoerwägungen berücksichtigt und entsprechende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden mit dem Ziel, die Wahrscheinlichkeit eines Sicherheitsbruches und die Folgen potentieller Risiken zu verringern. Die Vertragsregierungen können Anleitungen zu Erstellung und Inhalt eines PFSP herausgeben.
- 16.3 In allen PFSPs sollten:
- .1 die Organisation zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage genau aufgeführt werden;
 - .2 die Verbindungen der Organisation mit anderen einschlägigen Behörden und die für den wirksamen fortlaufenden Betrieb der Organisation notwendigen Kommunikationssysteme sowie ihre Verbindung mit anderen Organisationen einschließlich im Hafen befindlicher Schiffe genau aufgeführt werden;
 - .3 die grundlegenden, immer geltenden betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr der Gefahrenstufe 1 genau aufgeführt sein;
 - .4 die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr genau aufgeführt sein, durch die die Hafenanlage ohne Verzögerung zu Gefahrenstufe 2 und, wenn nötig, zu Gefahrenstufe 3 wechseln kann;
 - .5 regelmäßige Prüfungen oder Nachprüfungen des PFSP sowie dessen Änderungen als Reaktion auf Erfahrungen oder geänderte Umstände; und
 - .6 Verfahren für die Berichterstattung an die verantwortlichen Verbindungsstellen der Vertragsregierungen vorgesehen sein.
- 16.4 Die Erstellung eines wirksamen PFSP beruht auf einer gründlichen Bewertung aller mit der Sicherheit der Hafenanlage zusammenhängenden Fragen, einschließlich insbesondere einer gründlichen Einschätzung der baulichen und betrieblichen Merkmale der einzelnen Hafenanlage.
- 16.5 Die Genehmigung der PFSP sollte durch die Vertragsregierung geschehen, in deren Verantwortungsbereich die Hafenanlage sich befindet. Die Vertragsregierungen sollten Verfahren zur Bewertung der fortdauernden Wirksamkeit jedes PFSP entwickeln und sind berechtigt, vor der ersten Genehmigung und nach der

Genehmigung Änderungen am PFSP zu verlangen. Im PFSP sollte die Aufbewahrung von Aufzeichnungen über Zwischenfälle und Bedrohungen, Prüfungen, Nachprüfungen, Ausbildung, Schulungen und Übungen als Nachweis der Einhaltung dieser Anforderungen vorgesehen sein.

- 16.6 Die im PFSP enthaltenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sollten innerhalb einer angemessenen Frist nach Genehmigung des PFSP in Kraft sein, und im PFSP sollte festgelegt sein, wann jede Maßnahme in Kraft sein wird. Ist abzusehen, dass es bei ihrem Inkraftsetzen wahrscheinlich zu Verzögerungen kommt, so sollte dies mit der für die Genehmigung des PFSP verantwortlichen Vertragsregierung erörtert und zufriedenstellende alternative vorübergehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vereinbart werden, die einen gleichwertigen Schutzgrad bieten und für eine eventuelle Übergangszeit gelten.
- 16.7 Die Verwendung von Schusswaffen auf oder in der Nähe von Schiffen und in Hafenanlagen kann besondere und bedeutende Sicherheitsrisiken bergen, insbesondere in Verbindung mit bestimmten gefährlichen Substanzen, und sollte daher sehr sorgfältig erwogen werden. Beschließt eine Vertragsregierung, dass der Einsatz seiner Waffen in diesen Bereichen nötig ist, so sollte diese Vertragsregierung sicherstellen, dass dieses Personal für die Verwendung ihrer Waffen ordnungsgemäß ermächtigt und ausgebildet und sich der besonderen Sicherheitsrisiken in diesen Bereichen bewusst ist. Erlaubt eine Vertragsregierung den Gebrauch von Schusswaffen, so sollte sie besondere Sicherheitsrichtlinien zu deren Verwendung herausgeben. Im PFSP sollten spezifische Anleitungen zu dieser Frage enthalten sein, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer Anwendung auf Schiffe, die Gefahrgüter oder gefährliche Substanzen befördern.

Organisation und Erfüllung der Aufgaben zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage

16.8 Zusätzlich zu den Anleitungen in Abschnitt 16.3 sollten folgende, auf alle Gefahrenstufen bezogene Punkte festgelegt werden:

- .1 Rolle und Aufbau der Organisation zur Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen;
- .2 Aufgaben, Verpflichtungen und Ausbildungsanforderungen an alle Bediensteten der Hafenanlage mit Aufgaben der Gefahrenabwehr sowie die für die Beurteilung ihrer individuellen Wirksamkeit erforderlichen Leistungsmaßstäbe;
- .3 die Verbindungen der Organisation zur Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen mit anderen nationalen oder örtlichen Behörden mit Verantwortung im Bereich der Gefahrenabwehr;
- .4 die zur Verfügung gestellten Kommunikationssysteme, die eine wirksame und fortdauernde Kommunikation zwischen dem Personal Zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und im Hafen befindlichen Schiffen und ggf. mit nationalen oder örtlichen Behörden mit Verantwortung im Bereich der Gefahrenabwehr ermöglichen;
- .5 die Verfahren oder Schutzmaßnahmen, die ein Aufrechterhalten dieser fortdauernden Kommunikation zu jedem Zeitpunkt ermöglichen;

- .6 die Verfahren und Praktiken zum Schutz sicherheitsrelevanter gedruckter oder elektronisch gespeicherter Informationen;
 - .7 die Verfahren zur Beurteilung der fortdauernden Wirksamkeit von Maßnahmen, Verfahren und Ausrüstung zur Gefahrenabwehr, einschließlich Feststellung von und Reaktion auf Ausfall oder Fehlfunktion der Ausrüstung;
 - .8 die Verfahren, die das Vorlegen und Beurteilen von Berichten über mögliche Sicherheitsbrüche oder Sicherheitsbedenken ermöglichen;
 - .9 Ladungsumschlagsverfahren;
 - .10 Verfahren bezüglich der Lieferung von Schiffsvorräten;
 - .11 die Verfahren zur Beibehaltung und Aktualisierung von Aufzeichnungen über Gefahrgüter und gefährliche Substanzen und deren Standort innerhalb der Hafenanlage;
 - .12 die Mittel zur Alarmierung von Wasserstreifen und speziellen Suchtrupps und für Inanspruchnahme ihrer Leistungen, einschließlich Aufspüren von Bomben und Suchaktionen unter Wasser;
 - .13 die Verfahren, mit denen auf Verlangen des SSO bei der Feststellung der Identität von Personen Hilfestellung geleistet wird, die das Schiff betreten wollen; und
 - .14 die Verfahren, mit denen der Landgang der Besatzung oder der Austausch von Besatzungsmitgliedern sowie der Zugang von Besuchern zum Schiff, einschließlich Vertretern von Wohlfahrts- und Gewerkschaftsorganisationen für Seeleute, vereinfacht wird.
- 16.9 Der Rest dieses Abschnittes befasst sich besonders mit den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die auf allen Gefahrenstufen ergriffen werden könnten; hierzu zählen:
- .1 Zutritt zur Hafenanlage;
 - .2 Sperrbereiche innerhalb der Hafenanlage;
 - .3 Ladungsumschlag;
 - .4 Lieferung von Schiffsvorräten;
 - .5 Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck; und
 - .6 Überwachung der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage.

Zutritt zur Hafenanlage

- 16.10 Im PFSP sollten die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für alle im PFSA festgestellten Möglichkeiten des Zutritts zur Hafenanlage festgelegt werden.

- 16.11 Für alle diese Zutrittsmöglichkeiten sollten im PFSP für jede Gefahrenstufe die entsprechenden Örtlichkeiten festgelegt werden, an denen Beschränkungen bzw. Verbote des Zutritts anzuwenden sind. Für jede Gefahrenstufe sollte im PFSP die Art der Beschränkung bzw. des Verbots festgelegt werden, die anzuwenden sind sowie die Mittel zu deren Durchsetzung.
- 16.12 Im PFSP sollte für jede Gefahrenstufe festgelegt werden, welcher Identitätsnachweis zum Betreten der Hafenanlage berechtigt und es Personen gestattet, sich unbehelligt innerhalb der Hafenanlage aufzuhalten; hierzu kann die Entwicklung eines entsprechenden Identifizierungssystems nötig sein, mit dem permanente und vorübergehende Identitätsnachweise für Bedienstete der Hafenanlage bzw. Besucher ermöglicht werden. Jedes Hafenanlagen-Identifizierungssystem sollte, wenn möglich, mit dem System koordiniert werden, das für die Schiffe gilt, von denen die Hafenanlage regelmäßig angefahren wird. Fahrgäste sollten in der Lage sein, ihre Identität mittels Bordkarten, Fahrscheinen usw. nachweisen zu können, sie sollten aber unbeaufsichtigt keinen Zutritt zu Sperrbereichen haben. Im PFSP sollten Bestimmungen festgelegt werden, die sicherstellen, dass die Identifizierungssysteme regelmäßig aktualisiert werden, und dass Nichteinhaltung von Verfahren disziplinarisch geahndet werden sollte.
- 16.13 Wer keinen Identitätsnachweis erbringen kann oder will und/oder den Zweck seines Besuchs auf Verlangen nicht belegt, sollte keinen Zutritt zur Hafenanlage erhalten, und der Versuch, Zutritt zu erhalten, sollte je nach Lage dem PFSO und den nationalen oder örtlichen Behörden mit Verantwortung im Bereich der Gefahrenabwehr gemeldet werden.
- 16.14 Im PFSP sollten die Örtlichkeiten festgelegt werden, an denen Durchsuchungen von Personen, persönlicher Habe und Fahrzeugen vorgenommen werden sollten. Diese Örtlichkeiten sollten überdacht sein, damit ein fortdauernder Betrieb unabhängig von den vorherrschenden Wetterbedingungen und im Einklang mit der im PFSP festgelegten Häufigkeit erleichtert wird. Sofort nach der Durchsuchung sollten sich die Personen, die persönliche Habe und die Fahrzeuge unverzüglich weiter zu den abgesperrten Warteräumen, Ladebereichen und Auffahrampen bewegen.
- 16.15 Im PFSP sollten unterschiedliche Örtlichkeiten für durchsuchte und noch nicht durchsuchte Personen und deren Habe eingerichtet werden sowie nach Möglichkeit getrennte Bereiche für zusteigende/aussteigende Fahrgäste, Besatzungsmitglieder und deren Habe, damit sichergestellt ist, dass nicht durchsuchte Personen nicht mit durchsuchten Personen in Kontakt kommen können.
- 16.16 Im PFSP sollte festgelegt werden, wie häufig etwaige Zugangskontrollen durchgeführt werden, insbesondere wenn sie unregelmäßig bzw. gelegentlich durchgeführt werden.

Gefahrenstufe 1

- 16.17 Für Gefahrenstufe 1 sollten im PFSP die Kontrollpunkte festgelegt sein, an denen die folgenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen werden können:
- .1 Sperrbereiche, die durch Zäune oder andere Hindernisse mit einem Wirkungsgrad abgegrenzt sind, der von der Vertragsregierung genehmigt werden sollte;

- .2 Überprüfung der Identität von allen Personen, die im Zusammenhang mit einem Schiff Zutritt zur Hafenanlage begehren, einschließlich Fahrgäste, Besatzungsmitglieder und Besucher durch Überprüfung z.B. der Einfindungsorder, der Fahrscheine, Bordkarten, Arbeitsaufträge usw.;
 - .3 Überprüfung der Fahrzeuge, die von den Personen benutzt werden, die in Verbindung mit einem Schiff Zutritt zur Hafenanlage begehren;
 - .4 Überprüfung der Identität von Hafenanlagenpersonal und der in der Hafenanlage Beschäftigten und ihrer Fahrzeuge;
 - .5 Verweigerung des Zutritts gegenüber Personen, die nicht Angestellte der Hafenanlage sind oder in ihr arbeiten, wenn sie sich nicht ausweisen können;
 - .6 Durchsuchung von Personen, persönlicher Habe, Fahrzeugen und deren Inhalt; und
 - .7 Feststellen von Zugängen, die nicht regelmäßig genutzt werden und dauerhaft geschlossen und verriegelt werden sollten.
- 16.18 Bei Gefahrenstufe 1 sollte für alle Personen, die Zugang zur Hafenanlage begehren, die Möglichkeit der Durchsuchung bestehen. Die Häufigkeit dieser Durchsuchungen, einschließlich Stichproben, sollte in dem genehmigten PFSP festgelegt sein und gesondert von der Vertragsregierung genehmigt werden. Mitglieder der Schiffsbesatzung sollten nicht zur Durchsuchung ihrer Kollegen oder deren persönlicher Habe aufgefordert werden, außer wenn hierfür triftige Gründe der Gefahrenabwehr vorliegen. Alle Durchsuchungen sollten in einer Weise durchgeführt werden, die den Menschenrechten des Einzelnen Rechnung trägt und seine grundlegende Menschenwürde bewahrt.

Gefahrenstufe 2

- 16.19 Für Gefahrenstufe 2 sollten im PFSP die zusätzlich zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein; hierzu können gehören:
- .1 Einteilung von zusätzlichem Personal zur Bewachung von Zugängen und für Streifengänge entlang der Absperrungen;
 - .2 Begrenzung der Anzahl der Zugänge zur Hafenanlage und Feststellung der zu schließenden Zugänge sowie der Mittel zu ihrer angemessenen Absicherung;
 - .3 Bereitstellung von Mitteln zur Behinderung von Bewegungen durch die verbleibenden Zugänge, z.B. Sicherheitssperren;
 - .4 Steigerung der Häufigkeit der Durchsuchung von Personen, persönlicher Habe und Fahrzeugen;
 - .5 Verweigerung des Zutritts gegenüber Besuchern, die keine nachprüfbare Begründung für ihr Begehren nach Zugang zur Hafenanlage liefern können; und

- .6 Einsatz von Streifenfahrzeugen zur Steigerung der Gefahrenabwehr auf der Wasserseite.

Gefahrenstufe 3

16.20 Bei Gefahrenstufe 3 sollte die Hafenanlage die Anweisungen der auf den Zwischenfall oder die Bedrohung durch einen solchen reagierenden Stellen befolgen. Im PFSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die seitens der Hafenanlage in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und den in der Hafenanlage befindlichen Schiffen ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:

- .1 Aussetzung des Zutritts zur Hafenanlage oder zu einem Teil derselben;
- .2 Gewährung des Zutritts ausschließlich an die auf den Zwischenfall oder die Bedrohung durch einen solchen reagierenden Stellen;
- .3 Aussetzung der Bewegungsfreiheit für Fußgänger oder Fahrzeuge in der gesamten Hafenanlage oder in einem Teil derselben;
- .4 ggf. Verstärkung der Sicherheitsstreifen innerhalb der Hafenanlage;
- .5 Aussetzung des Hafenbetriebes in der gesamten Hafenanlage oder in einem Teil derselben;
- .6 Lenkung von Schiffsbewegungen im Zusammenhang mit der gesamten Hafenanlage oder einem Teil derselben; und
- .7 Evakuierung der gesamten Hafenanlage oder eines Teils derselben.

Sperrbereiche innerhalb der Hafenanlage

16.21 Im PFSP sollten die in der Hafenanlage einzurichtenden Sperrbereiche festgelegt und ihre Ausdehnung, Anwendungsdauer und die für die Kontrolle des Zugangs zu ihnen und für die Kontrolle von Aktivitäten in ihnen zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt werden. Hierzu sollten unter gegebenen Umständen auch Maßnahmen gehören, die sicherstellen, dass Sperrbereiche sowohl vor als auch nach Einrichtung des Bereiches auf Sicherheitsmängel geprüft werden. Die Ziele beim Einrichten von Sperrbereichen sind:

- .1 der Schutz der Fahrgäste, der Schiffsbesatzung, des Hafenanlagenpersonals und der Besucher einschließlich der Besucher im Zusammenhang mit einem Schiff;
- .2 der Schutz der Hafenanlage;
- .3 der Schutz von Schiffen, die die Hafenanlage nutzen oder versorgen;
- .4 der Schutz von sicherheitsrelevanten Stellen und Bereichen innerhalb der Hafenanlage;
- .5 der Schutz von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung; und

- .6 der Schutz von Ladung und Schiffsvorräten vor Manipulation.
- 16.22 Im PFSP sollte sichergestellt sein, dass für alle Sperrbereiche eindeutig festgelegte Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bestehen für die Kontrolle:
- .1 des Zutritts von Einzelpersonen;
 - .2 der Einfahrt, des Abstellens, Verladens und Entladens von Fahrzeugen;
 - .3 der Bewegung und Lagerung von Ladung und Schiffsvorräten, und
 - .4 von unbeaufsichtigtem Gepäck oder persönlicher Habe.
- 16.23 Im PFSP sollte dafür gesorgt sein, dass alle Sperrbereiche eindeutig mit dem Hinweis gekennzeichnet sind, dass der Zutritt zu dem Bereich beschränkt ist und dass der unbefugte Aufenthalt in dem Bereich einen Sicherheitsbruch darstellt.
- 16.24 Sofern automatische Einbruchmeldevorrichtungen installiert sind, sollten diese eine Überwachungszentrale alarmieren, die dann auf das Auslösen des Alarms reagieren kann.
- 16.25 Zu den Sperrbereichen können gehören:
- .1 land- und wasserseitige, unmittelbar an das Schiff angrenzende Bereiche;
 - .2 Be- und Entladebereiche, Wartezonen für Fahrgäste und Besatzung und Abfertigungsbereiche einschließlich Durchsuchungsstellen;
 - .3 Bereiche, in denen Ladung und Vorräte geladen, entladen oder gelagert werden;
 - .4 Örtlichkeiten, an denen sicherheitsrelevante Informationen einschließlich Ladungsunterlagen aufbewahrt werden;
 - .5 Bereiche, in denen Gefahrgüter und gefährliche Substanzen aufbewahrt werden;
 - .6 Kontrollräume des Schiffsverkehrsleitsystems, Navigationshilfen und Gebäude der Hafenerüberwachung einschließlich der Kontrollräume zur Gefahrenabwehr und Überwachung;
 - .7 Bereiche, in denen Ausrüstung zur Gefahrenabwehr und Überwachung sich befindet bzw. gelagert wird;
 - .8 wesentliche Strom-, Funk- und Telekommunikations-, Wasser- und andere Versorgungseinrichtungen; und
 - .9 andere Örtlichkeiten in der Hafenanlage, an denen der Zugang von Schiffen, Fahrzeugen und Personen beschränkt werden sollte.
- 16.26 Mit Zustimmung der verantwortlichen Behörden können sich die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bis auf die Beschränkung von unbefugtem Zugang zu Gebäuden erstrecken, von denen aus die Hafenanlage beobachtet werden kann.

Gefahrenstufe 1

- 16.27 Für Gefahrenstufe 1 sollten im PFSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden, die auf Sperrbereiche anzuwenden sind; hierzu können gehören:
- .1 dauerhafte oder vorübergehende Aufstellung von Absperrungen um den Sperrbereich, deren Wirksamkeitsgrad von der Vertragsregierung genehmigt werden sollte;
 - .2 Einrichtung von Zugängen, an denen der Zutritt von Sicherheitswachen kontrolliert werden kann, wenn sie in Betrieb sind, und die sich wirksam verschließen bzw. sperren lassen, wenn sie außer Betrieb sind;
 - .3 Bereitstellung von Ausweisen, die von Personen zur Feststellung ihrer Berechtigung zum Aufenthalt in dem Sperrbereich vorzuzeigen sind;
 - .4 eindeutige Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Sperrbereiche befahren dürfen;
 - .5 Bereitstellung von Wachen und Streifen;
 - .6 Bereitstellung von automatischen Einbruchmeldevorrichtungen oder von Überwachungsausrüstung oder -systemen zur Erkennung von unbefugtem Zutritt zu bzw. Bewegung innerhalb von Sperrbereichen; und
 - .7 Kontrolle von Schiffsbewegungen in der Umgebung von Schiffen, die die Hafenanlage nutzen.

Gefahrenstufe 2

- 16.28 Für Gefahrenstufe 2 sollte der PFSP eine Erhöhung der Häufigkeit und Intensität der Überwachung und Kontrolle des Zugangs zu Sperrbereichen festlegen. Im PFSP sollten die zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden; hierzu können gehören:
- .1 Steigerung der Wirksamkeit der Sperren und Zäune um die Sperrbereiche, einschließlich Einsatz von Streifen oder automatischen Einbruchmeldevorrichtungen;
 - .2 Verminderung der Anzahl von Zugängen zu Sperrbereichen und Steigerung der Kontrollen an den verbleibenden Zugängen;
 - .3 Beschränkung des Parkens in der Nähe von festgemachten Schiffen;
 - .4 weitere Beschränkung des Zutritts zu den Sperrbereichen und der Bewegungen und des Lagerns darin;
 - .5 Verwendung von fortdauernd überwachter und aufzeichnender Überwachungsausrüstung;
 - .6 Steigerung von Anzahl und Häufigkeit von Streifen einschließlich wasserseitige Streifen entlang der Grenzen der Sperrbereiche und innerhalb der Bereiche;

- .7 Festlegung von Bereichen, die an Sperrbereiche angrenzen und Beschränkung des Zugangs zu diesen; und
- .8 Durchsetzung von Beschränkungen des unbefugten Zutritts von Wasserfahrzeugen zu den Gewässern, die an Schiffe angrenzen, von denen die Hafenanlage genutzt wird.

Gefahrenstufe 3

16.29 Bei Gefahrenstufe 3 sollte die Hafenanlage die von den auf den Zwischenfall oder die Bedrohung durch einen solchen reagierenden Stellen erteilten Anweisungen befolgen. Im PFSP sollten die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ausgeführt sein, die seitens der Hafenanlage in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und den in der Hafenanlage befindlichen Schiffen ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:

- .1 Einrichtung zusätzlicher Sperrbereiche innerhalb der Hafenanlage in der Nähe des Zwischenfalls bzw. der vermuteten Stelle der Sicherheitsbedrohung, zu denen der Zutritt verweigert wird; und
- .2 Vorbereitung für das Durchsuchen von Sperrbereichen im Rahmen einer Durchsuchung der Gesamtheit oder eines Teils der Hafenanlage.

Ladungsumschlag

16.30 Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr betreffend den Ladungsumschlag sollten:

- .1 Manipulationen verhindern; und
- .2 verhindern, dass Ladung, die nicht für die Beförderung vorgesehen ist, angenommen und innerhalb der Hafenanlage gelagert wird.

16.31 Zu den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sollten Verfahren zur Bestandskontrolle an Zugängen zur Hafenanlage gehören. Sobald Ladung in der Hafenanlage ist, sollte erkennbar sein, dass sie zum Verladen auf ein Schiff oder zum vorübergehenden Lagern in einem Sperrbereich bis zum Verladen überprüft und freigegeben ist. Es kann angemessen sein, das Einführen von Ladung in die Hafenanlage zu beschränken, für die kein bestätigtes Verladedatum vorliegt.

Gefahrenstufe 1

16.32 Für Gefahrenstufe 1 sollten im PFSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Ladungsumschlag anzuwenden sind; hierzu können gehören:

- .1 routinemäßige Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Laderäumen vor und während des Ladungsumschlagbetriebes;
- .2 Überprüfungen zur Sicherstellung, dass die in die Hafenanlage eingeführte Ladung mit dem Lieferschein bzw. entsprechenden Ladungsunterlagen übereinstimmt;
- .3 Durchsuchungen von Fahrzeugen; und

- .4 Überprüfung von Siegeln oder anderen Methoden zur Vermeidung von Manipulationen bei Einführung in die Hafenanlage und bei der Lagerung innerhalb der Hafenanlage.

16.33 Die Überprüfung von Ladung kann mit folgenden Mitteln geschehen:

- .1 Sicht- und Zustandsprüfung; und
- .2 durch Einsatz von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden.

16.34 Finden regelmäßige oder wiederholte Ladungsbewegungen statt, so kann der CSO oder der SSO in Absprache mit der Hafenanlage mit Verladern oder anderen für diese Ladung verantwortlichen Personen Vereinbarungen bezüglich Überprüfungen an anderer Stelle, Versiegelung, Terminplanung, Unterlagen usw. treffen. Diese Vereinbarungen sollten der Mitteilung an und Zustimmung durch den betroffenen PFSO unterliegen.

Gefahrenstufe 2

16.35 Für Gefahrenstufe 2 sollten im PFSP die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Ladungsumschlag anzuwenden sind; hierzu können gehören:

- .1 gründliche Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Ladungsbereichen innerhalb der Hafenanlage;
- .2 ggf. Verstärkung der Überprüfungen zur Sicherstellung, dass nur die Ladung in die Hafenanlage eingeführt, dort vorübergehend gelagert und dann auf das Schiff verladen wird, für die entsprechende Unterlagen vorliegen;
- .3 gründlichere Durchsuchung von Fahrzeugen; und
- .4 gesteigerte Häufigkeit und Genauigkeit bei der Überprüfung von Siegeln oder anderen Methoden zur Vermeidung von Manipulationen.

16.36 Die gründliche Überprüfung der Ladung kann durch die folgenden Mittel erfolgen:

- .1 Steigerung von Häufigkeit und Genauigkeit bei der Prüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Ladungsbereichen innerhalb der Hafenanlage (Sicht- und Zustandsprüfung);
- .2 Steigerung der Häufigkeit des Einsatzes von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden; und
- .3 Abstimmung von verstärkten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr mit dem Verloader oder anderen Verantwortlichen zusätzlich zu einer getroffenen Vereinbarung und Verfahren.

Gefahrenstufe 3

16.37 Bei Gefahrenstufe 3 sollte die Hafenanlage die von den auf den Zwischenfall oder die Bedrohung durch einen solchen reagierenden Stellen erteilten Anweisungen befolgen. Im PFSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die vom Schiff in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und den in der Hafenanlage befindlichen Schiffen ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:

- .1 Beschränkung oder Aussetzung von Ladungsbewegungen oder Betriebsabläufen in der Gesamtheit oder einem Teil der Hafenanlage oder bestimmten Schiffen; und
- .2 Prüfung des Bestandes an in der Hafenanlage aufbewahrten Gefahrgütern und gefährlichen Substanzen und deren Standort.

Lieferung von Schiffsvorräten

16.38 Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit der Lieferung von Schiffsvorräten sollten:

- .1 sicherstellen, dass Schiffsvorräte und Unversehrtheit der Verpackung überprüft werden;
- .2 verhindern, dass Schiffsvorräte ohne Prüfung angenommen werden;
- .3 Manipulationen verhindern;
- .4 verhindern, dass nicht bestellte Schiffsvorräte angenommen werden;
- .5 sicherstellen, dass das Lieferfahrzeug durchsucht wird; und
- .6 sicherstellen, dass Lieferfahrzeuge innerhalb der Hafenanlage eskortiert werden.

16.39 Bei Schiffen, die die Hafenanlage regelmäßig anlaufen, ist es ggf. angebracht, zwischen dem Schiff, seinen Lieferanten und der Hafenanlage Verfahren bezüglich Benachrichtigung und Planung von Lieferungen und deren Begleitunterlagen zu vereinbaren. Es sollte immer eine Möglichkeit vorhanden sein, um zu bestätigen, dass angelieferten Vorräten Belege beigelegt sind, aus denen hervorgeht, dass sie von dem Schiff bestellt worden sind.

Gefahrenstufe 1

16.40 Für Gefahrenstufe 1 sollten im PFSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die zur Kontrolle der Anlieferung von Schiffsvorräten anzuwenden sind; hierzu können gehören:

- .1 Überprüfung der Schiffsvorräte;
- .2 Vorankündigung bezüglich der Zusammensetzung der Ladung, Angaben zum Fahrer und zur Fahrzeugzulassung; und
- .3 Durchsuchung des Lieferfahrzeuges.

16.41 Die Überprüfung der Schiffsvorräte kann durch einige oder alle der folgenden Mittel geschehen:

- .1 Sicht- und Zustandsprüfung; und
- .2 Einsatz von Durchleuchtungs-ausrüstung/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden.

Gefahrenstufe 2

16.42 Für Gefahrenstufe 2 sollten im PFSP die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die zur Verbesserung der Kontrolle bei der Lieferung von Schiffsvorräten zu ergreifen sind; hierzu können gehören:

- .1 genauere Überprüfung der Schiffsvorräte;
- .2 genauere Durchsuchungen der Lieferfahrzeuge;
- .3 Absprache mit der Schiffsbesatzung bezüglich Abgleich der Bestellung mit dem Lieferschein vor Einführung in die Hafenanlage; und
- .4 Eskortieren des Lieferfahrzeuges innerhalb der Hafenanlage.

16.43 Die genauere Überprüfung der Schiffsvorräte kann durch einige oder alle der folgenden Mittel erzielt werden:

- .1 Steigerung von Häufigkeit und Gründlichkeit der Durchsuchungen der Lieferfahrzeuge;
- .2 verstärkter Einsatz von Durchleuchtungs-ausrüstung/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden; und
- .3 Beschränkung oder Verbot des Einführens von Vorräten, die die Hafenanlage nicht innerhalb einer festgelegten Frist wieder verlassen.

Gefahrenstufe 3

16.44 Bei Gefahrenstufe 3 sollte die Hafenanlage die von den auf den Zwischenfall oder die Bedrohung durch einen solchen reagierenden Stellen erteilten Anweisungen befolgen. Im PFSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die von der Hafenanlage in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und den in der Hafenanlage befindlichen Schiffen ergriffen werden könnten; hierzu kann die Vorbereitung auf Beschränkung bzw. Aussetzung der Lieferung von Schiffsvorräten in der Gesamtheit oder einem Teil der Hafenanlage gehören.

Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck

16.45 Im PFSP sollten die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die anzuwenden sind, um sicherzustellen, dass unbeaufsichtigtes Gepäck (d.h. alle Gepäckstücke, die sich am Ort der Überprüfung bzw. Durchsuchung nicht in der Obhut eines Fahrgastes oder eines Besatzungsmitgliedes befinden) identifiziert und einer angemessenen Durchleuchtung einschließlich Durchsuchung unterzogen wird, bevor es in die Hafenanlage eingeführt werden darf und je nach den Vorkehrungen

für die Lagerung, bevor es zwischen der Hafenanlage und dem Schiff befördert werden darf. Ein Durchleuchten solcher Gepäckstücke sowohl durch das Schiff als auch durch die Hafenanlage ist nicht vorgesehen, und in Fällen, in denen beide über die entsprechende Ausrüstung verfügen, sollte die Hafenanlage für das Durchleuchten verantwortlich sein. Eine enge Zusammenarbeit mit dem Schiff ist wichtig, und es sollten Schritte unternommen werden, die sicherstellen, dass unbeaufsichtigtes Gepäck nach der Durchleuchtung sicher behandelt wird.

Gefahrenstufe 1

- 16.46 Für Gefahrenstufe 1 sollten im PFSP die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die bei dem Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck anzuwenden sind, um sicherzustellen, dass bis zu 100 % des unbeaufsichtigten Gepäcks durchleuchtet oder durchsucht werden, wozu auch die Durchleuchtung mit Röntgenstrahlen gehören kann.

Gefahrenstufe 2

- 16.47 Für Gefahrenstufe 2 sollten im PFSP die bei dem Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, wozu eine Röntgendurchleuchtung von 100 % aller unbeaufsichtigten Gepäckstücke gehören sollte.

Gefahrenstufe 3

- 16.48 Bei Gefahrenstufe 3 sollte die Hafenanlage die von den auf den Zwischenfall oder die Bedrohung reagierenden Stellen erteilten Anweisungen befolgen. Im PFSP sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die von der Hafenanlage in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und den in der Hafenanlage befindlichen Schiffen ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:

- .1 gründlicheres Durchleuchten dieser Gepäckstücke, zum Beispiel mit Röntgenstrahlen und von zwei verschiedenen Seiten;
- .2 Vorbereitung auf die Beschränkung oder Aussetzung der Behandlung von unbeaufsichtigtem Gepäck; und
- .3 Verweigerung der Annahme von unbeaufsichtigtem Gepäck in der Hafenanlage.

Überwachung der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage

- 16.49 Die Organisation zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollte in der Lage sein, die Hafenanlage und die in ihrer Nähe gelegenen Zuwege zu Land und zu Wasser jederzeit, einschließlich bei Nacht und bei schlechter Sicht, die Sperrbereiche innerhalb der Hafenanlage, die in der Hafenanlage befindlichen Schiffe und die die Schiffe umgebenden Bereiche zu überwachen. Zu dieser Überwachung kann gehören der Einsatz von:

- .1 Beleuchtung;

- .2 Sicherheitswachposten, einschließlich Streifen zu Fuß, auf Fahrzeugen und zu Wasser; und
 - .3 Einbruchmeldevorrichtungen und Überwachungs-ausrüstung.
- 16.50 Werden Einbruchmeldevorrichtungen eingesetzt, so sollten diese einen akustischen und/oder optischen Alarm an einer Stelle auslösen, die ständig besetzt oder überwacht ist.
- 16.51 Im PFSP sollten die bei jeder Gefahrenstufe benötigten Verfahren und Ausrüstungen sowie die Mittel festgelegt sein, mit denen sichergestellt wird, dass die Überwachungs-ausrüstung durchgehend funktioniert, wobei auch die möglichen Auswirkungen der Wetterverhältnisse und von Stromausfällen zu berücksichtigen sind.

Gefahrenstufe 1

- 16.52 Für Gefahrenstufe 1 sollten im PFSP die anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die aus einer Kombination von Beleuchtung, Sicherheitswachposten oder dem Einsatz von Sicherheits- und Überwachungs-ausrüstung bestehen können, so dass das Sicherheitspersonal der Hafenanlage in der Lage ist:
- .1 den Hafenanlagenbereich allgemein zu beobachten, einschließlich seine wasser- und landseitigen Zugänge;
 - .2 Zugangsstellen, Sperren und Sperrbereiche zu beobachten, und
 - .3 Bereiche und Bewegungen zu beobachten, die an in der Hafenanlage befindliche Schiffe angrenzen, einschließlich Verstärkung der vom Schiff selbst bereitgestellten Beleuchtung.

Gefahrenstufe 2

- 16.53 Für Gefahrenstufe 2 sollten im PFSP die zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zur Verbesserung der Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten festgelegt sein; hierzu können gehören:
- .1 Erhöhung der Ausleuchtung und der Intensität von Beleuchtungs- und Überwachungs-ausrüstung, einschließlich Bereitstellung von zusätzlicher Beleuchtung und Ausweitung der Überwachung;
 2. Erhöhung der Häufigkeit von Streifen zu Fuß, auf Fahrzeugen und zu Wasser, und
 - .3 Einteilung von zusätzlichem Sicherheitspersonal für Überwachung und Streifen.

Gefahrenstufe 3

- 16.54 Bei Gefahrenstufe 3 sollte die Hafenanlage die von den auf den Zwischenfall oder die Bedrohung reagierenden Stellen erteilten Anweisungen befolgen. Im PFSP

sollten die einzelnen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgeführt sein, die seitens der Hafenanlage in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und den in der Hafenanlage befindlichen Schiffen ergriffen werden könnten; hierzu können gehören:

- .1 Einschalten der gesamten Beleuchtung auf dem Schiff oder Beleuchten seiner Umgebung;
- .2 Einschalten der gesamten an Bord befindlichen, zum Aufzeichnen von Handlungen auf dem Schiff oder in seiner Umgebung geeigneten Überwachungs-ausrüstung; und
- .3 Maximierung der mit dieser Überwachungs-ausrüstung möglichen Aufnahmedauer.

Unterschiedliche Gefahrenstufen

16.55 Im PFSP sollten die einzelnen Verfahren und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die von der Hafenanlage angewendet werden könnten, falls für die Hafenanlage eine niedrigere Gefahrenstufe gilt als für ein Schiff.

Nicht unter den Code fallende Handlungen

16.56 Im PFSP sollten Einzelheiten der Verfahren und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die die Hafenanlage anwenden sollte, wenn:

- .1 sie mit einem Schiff Berührung haben, das von einem Hafen eines Staates kommt, der keine Vertragsregierung ist;
- .2 sie mit einem Schiff Berührung haben, für das dieser Code nicht gilt; und
- .3 sie mit stationären oder schwimmenden Plattformen oder mit mobilen Bohreinheiten am Einsatzort Berührung haben.

Erklärungen zur Risikobewertung

16.57 Im PFSP sollten die Vorgehensweisen festgelegt sein, die zu beachten sind, wenn der PFSO auf Anweisung der Vertragsregierung eine Erklärung zur Risikobewertung verlangt oder wenn eine DoS von einem Schiff verlangt wird.

Prüfung, Nachprüfung und Änderung

16.58 Im PFSP sollte festgelegt sein, wie der PFSO die fortdauernde Wirksamkeit des PFSP zu prüfen beabsichtigt sowie das Verfahren, nach dem Nachprüfung, Aktualisierung und Änderung des PFSP ablaufen sollten.

16.59 Der PFSP sollte nach dem Ermessen des PFSO nachgeprüft werden. Zusätzlich sollte er nachgeprüft werden:

- .1 wenn das die Hafenanlage betreffende PFSA geändert wird;
- .2 wenn bei einer unabhängigen Prüfung des PFSP oder beim Überprüfen der Organisation zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage durch die

Vertragsregierung Mängel in der Organisation festgestellt werden oder die fortdauernde Relevanz wesentlicher Teile des genehmigten PFSP in Frage gestellt werden;

- .3 in der Folge von Zwischenfällen oder Bedrohungen im Zusammenhang mit der Hafenanlage; und
- .4 in der Folge einer Änderung in den Eigentumsverhältnissen der Hafenanlage oder in der Leitung ihres Betriebes.

16.60 Der PFSO kann in der Folge von Nachprüfungen des Planes angemessene Änderungen des genehmigten Planes empfehlen. Änderungen des PFSP betreffend:

- .1 vorgeschlagene Änderungen, die eine grundlegende Änderung der für die Aufrechterhaltung der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage angewandte Verfahrensweise bewirken könnten; und
- .2 das Entfernen, Ändern oder Ersetzen von ständigen Absperrungen, Sicherheits-Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung usw., die zuvor als für die Aufrechterhaltung der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage wesentlich erachtet wurden;

sollten zu Beratung und Genehmigung der Vertragsregierung vorgelegt werden, die den ursprünglichen PFSP bewilligt hat. Diese Genehmigung kann durch die oder im Namen der Vertragsregierung mit oder ohne Änderungen an den vorgeschlagenen Änderungen geschehen. Bei der Genehmigung des PFSP sollte die Vertragsregierung angeben, welche verfahrens- oder inhaltsbezogenen Änderungen ihr zur Genehmigung vorgelegt werden müssen.

Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage

16.61 PFSP müssen von der betreffenden Vertragsregierung genehmigt werden, die angemessene Verfahren festlegen sollte zur Sicherstellung:

- .1 der Vorlage von PFSP an sie;
- .2 der Beratung über PFSP;
- .3 der Genehmigung von PFSP, mit oder ohne Änderungen;
- .4 der Beratung über nach der Genehmigung vorgelegten Änderungen; und
- .5 Verfahren der Kontrolle oder Prüfung der fortdauernden Relevanz des genehmigten PFSP.

In allen Phasen sollten Schritte unternommen werden zur Sicherstellung, dass der Inhalt des PFSP vertraulich bleibt.

Erklärung zur Vereinbarkeit der Hafenanlage mit den geltenden Regelungen

16.62 Die Vertragsregierung, auf deren Gebiet eine Hafenanlage liegt, kann eine entsprechende Erklärung zur Vereinbarkeit der Hafenanlage mit den geltenden

Regelungen (Statement of Compliance of a Port Facility - SoCPF) ausstellen, in der angegeben ist:

- .1 die Hafenanlage;
- .2 dass die Hafenanlage die Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A des Code erfüllt;
- .3 die Gültigkeitsdauer der SoCPF, die von der Vertragsregierung festgelegt werden sollte, ohne allerdings fünf Jahre zu überschreiten; und
- .4 die von der Vertragsregierung festgelegten Vorkehrungen für spätere Nachprüfung sowie eine Bestätigung, wenn diese durchgeführt werden.

16.63 Die Erklärung zur Vereinbarkeit der Hafenanlage mit den geltenden Regelungen sollte auf dem im Anhang dieses Teils des Code dargestellten Formular geschehen. Falls die verwendete Sprache nicht Spanisch, Französisch oder Englisch ist, kann die Vertragsregierung auch eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beifügen, wenn sie dies für angemessen hält.

17. beauftragter zur gefahrenabwehr in der hafenanlage

Allgemeines

17.1 In den Ausnahmefällen, in denen der SSO Fragen bezüglich der Gültigkeit von Vollmachten der Personen hat, die in offizieller Mission Zugang zum Schiff begehren, sollte der PFSO Hilfestellung leisten.

17.2 Der PFSO sollte nicht für die routinemäßige Bestätigung der Identität der Personen verantwortlich sein, die Zugang zum Schiff begehren.

Zusätzliche einschlägige Anleitungen finden sich in den Abschnitten 15, 16 und 18.

18. Ausbildung, Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen

Ausbildung

18.1 Der Beauftragte zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollte auf einigen oder allen der folgenden Gebiete Kenntnisse besitzen und ggf. in ihnen unterwiesen werden:

- .1 Verwaltung der Gefahrenabwehr;
- .2 einschlägige internationale Übereinkommen, Codes und Empfehlungen;
- .3 einschlägige nationale Gesetze und Vorschriften;
- .4 Verantwortlichkeiten und Aufgaben anderer Organisationen zur Gefahrenabwehr;
- .5 Methodik der Gutachten zur Risikobewertung für die Hafenanlage;
- .6 Methoden der Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen und auf Schiffen;

- .7 Betriebsabläufe und Bedingungen auf Schiffen und in Häfen;
 - .8 Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen;
 - .9 Vorbereitetsein und Reaktion auf Notfälle und Notfallplanung;
 - .10 Unterweisungstechniken für Aus- und -fortbildung im Bereich der Gefahrenabwehr einschließlich Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr;
 - .11 Umgang mit sensiblen sicherheitsbezogenen Informationen und sicherheitsbezogenen Mitteilungen;
 - .12 Kenntnis von aktuellen Bedrohungen und Bedrohungsmustern;
 - .13 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
 - .14 Erkennen auf nicht-diskriminierende Weise von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die wahrscheinlich eine Bedrohung beabsichtigen;
 - .15 Techniken zur Umgehung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
 - .16 Ausrüstung und Systeme zur Gefahrenabwehr und deren Einsatzbegrenzungen;
 - .17 Methoden der Durchführung von Prüfungen, Besichtigungen, Kontrollen und Überwachung;
 - .18 Methoden von Personendurchsuchung und unaufdringlichen Besichtigung;
 - .19 Schulungen und Übungen im Bereich der Gefahrenabwehr, einschließlich Schulungen und Übungen mit Schiffen; und
 - .20 Bewertung von Schulungen und Übungen im Bereich der Gefahrenabwehr.
- 18.2 Hafenanlagenpersonal mit besonderen Aufgaben zur Gefahrenabwehr sollte auf einigen oder allen der folgenden Gebiete Kenntnisse besitzen und ggf. in ihnen unterwiesen werden:
- .1 Kenntnis über aktuelle Bedrohungen und Bedrohungsmuster;
 - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
 - .3 Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die wahrscheinlich eine Bedrohung beabsichtigen;
 - .4 Techniken zur Umgehung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr;
 - .5 Techniken des Umgangs mit und Führens von Menschengruppen;
 - .6 sicherheitsbezogene Mitteilungen;

- .7 Betriebsweise von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr;
 - .8 Prüfung, Einstellung und Wartung von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr;
 - .9 Besichtigungs-, Kontroll- und Überwachungstechniken; und
 - .10 Methoden der Durchsuchung von Personen, persönlicher Habe, Gepäck, Ladung und Schiffsvorräten.
- 18.3 Alle anderen Mitglieder des Hafenanlagenpersonals sollten auf einigen oder ggf. allen der folgenden Gebiete über Kenntnisse der einschlägigen Bestimmungen des PFSP verfügen und mit ihnen vertraut sein:
- .1 Bedeutung der verschiedenen Gefahrenstufen und deren jeweilige Anforderungen;
 - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
 - .3 Erkennen auf nicht-diskriminierender Grundlage von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die wahrscheinlich eine Bedrohung der Sicherheit beabsichtigen; und
 - .4 Techniken zur Umgehung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr.

Schulungen und Übungen

- 18.4 Das Ziel von Schulungen und Übungen besteht in der Sicherstellung, dass das Hafenanlagenpersonal geübt ist in allen zugeteilten Aufgaben zur Gefahrenabwehr bei allen Gefahrenstufen und in der Feststellung etwaiger sicherheitsbezogener Mängel, die angesprochen werden müssen.
- 18.5 Zur Sicherstellung der wirksamen Umsetzung der Bestimmungen des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage sollten mindestens einmal vierteljährlich Schulungen durchgeführt werden, soweit die besonderen Umstände dies zulassen. In diesen Schulungen sollten einzelne Elemente des Planes überprüft werden wie z.B. die in Absatz 15.11 aufgelisteten Bedrohungen.
- 18.6 Mindestens ein Mal pro Kalenderjahr sollten verschiedene Arten von Übungen durchgeführt werden, an denen CSO, PFSO, einschlägige Behörden von Vertragsregierungen sowie ggf. SSOs teilnehmen können und deren zeitlicher Abstand nicht mehr als 18 Monate betragen darf. Ersuchen um die Teilnahme von CSO oder SSO an gemeinsamen Übungen sollten unter Berücksichtigung auf die Auswirkungen auf die Sicherheit und die Arbeit auf dem Schiff gestellt werden. In diesen Übungen sollten Kommunikation, Koordination, Verfügbarkeit von Hilfsmitteln und Reaktion überprüft werden. Bei diesen Übungen kann es sich handeln um:
- .1 Großübungen oder praktische Übungen unter realen Bedingungen;
 - .2 Simulationen an Modellen oder Seminare; oder

.3 mit anderen Übungen wie z. B. Notfallübungen oder durch die Hafenstaatbehörden durchgeführten Übungen kombinierte Übungen.

19. Überprüfung auf Richtigkeit und Zertifizierung von Schiffen

Keine zusätzlichen Anleitungen.

Anhang an Teil B

Anhang 1

Muster einer Erklärung zur Risikobewertung Schiff/Hafenanlage⁴⁹

ERKLÄRUNG ZUR RISIKOBEWERTUNG

Name des Schiffes:

Heimathafen:

IMO-Nummer:

Name der Hafenanlage

Diese Erklärung zur Risikobewertung ist gültig von..... bis, für die folgenden Handlungen.....

(Handlungen mit einschlägigen Einzelheiten auflisten)

bei folgenden Gefahrenstufen

Gefahrenstufe(n) des Schiffes:

Gefahrenstufe(n) der Hafenanlage:

Die Hafenanlage und das Schiff stimmen den folgenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und Verantwortlichkeiten zur Sicherstellung der Erfüllung der Anforderungen von Teil A des Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen zu.

Durch das Versehen dieser Spalten mit den Initialen des SSO oder PFSO wird angezeigt, dass die Aktivität im Einklang mit dem betreffenden genehmigten Plan ausgeführt wird durch

Handlung	Hafenanlage;	Schiff:
Sicherstellung der Erfüllung aller Aufgaben zur Gefahrenabwehr		
Überwachung von Sperrbereichen zur Sicherstellung, dass nur befugtes Personal Zutritt erhält		
Kontrolle der Zugänge zur Hafenanlage		

⁴⁹ Das Formblatt „Erklärung zur Risikobewertung“ ist zur Nutzung zwischen einem Schiff und einer Hafenanlage bestimmt. Soll die „Erklärung zur Risikobewertung“ für zwei Schiffe erfolgen, so ist dieses Muster entsprechend zu ändern.

Kontrolle der Zugänge zum Schiff		
Überwachung der Hafenanlage, einschließlich Liege- und die das Schiff umgebenden Bereiche		
Überwachung des Schiffes, einschließlich Liege- und die das Schiff umgebenden Bereiche		
Ladungsumschlag		
Lieferung von Schiffsvorräten		
Umgang mit unbeaufsichtigtem Gepäck		
Kontrolle der Einschiffung von Personen und ihrer Habe		
Sicherstellung der ständigen Verfügbarkeit der Sicherheitskommunikation zwischen Schiff und Hafenanlage		

Die Unterzeichner dieser Vereinbarung bestätigen, dass die Maßnahmen und Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr sowohl für die Hafenanlage wie für das Schiff während der genannten Handlungen mit den Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A des Code übereinstimmen, die im Einklang mit den bereits in ihrem genehmigten Plan festgelegten Bestimmungen umgesetzt werden oder mit den im beigefügten Anhang dargestellten und vereinbarten besonderen Vorkehrungen.

Ort:Datum:

Unterzeichnet für und im Namen von	
die Hafenanlage:	das Schiff:

(Unterschrift des Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage)

(Unterschrift des Kapitäns oder des Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das Schiff)

Name und Titel des Unterzeichnenden	
Name:	Name:
Titel:	Titel:

Kontaktangaben

(bei Bedarf auszufüllen)

(Telefonnummern oder zu verwendende Funkkanäle bzw. -frequenzen angeben)

für die Hafenanlage:

für das Schiff:

Hafenanlage

Kapitän

Beauftragter zur Gefahrenabwehr in der
Hafenanlage

*Beauftragten zur Gefahrenabwehr für das
Schiff*

Unternehmen

*Beauftragter zur Gefahrenabwehr im
Unternehmen*

ANHANG 2

Muster einer Erklärung zur Vereinbarkeit der Hafenanlage mit den geltenden Regelungen

ERKLÄRUNG ZUR VEREINBARKEIT DER HAFENANLAGE MIT DEN GELTENDEN REGELUNGEN

(Offizielles Siegel)

(Staat)

Nummer der Erklärung

Ausgestellt nach den Bestimmungen von Teil B des

INTERNATIONALEN CODE FÜR DIE GEFAHRENABWEHR AUF SCHIFFEN UND IN HAFENANLAGEN (ISPS CODE)

Die Regierung von _____

(Name des Staates)

Name der Hafenanlage :

Adresse der Hafenanlage :

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass die Einhaltung der Bestimmungen von Kapitel XI-2 und Teil A des Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code) durch diese Hafenanlage geprüft wurde und dass diese Hafenanlage im Einklang mit dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage betrieben wird. Dieser Plan ist genehmigt worden für *<Arten von Betriebsabläufen, Arten von Schiffen oder Handlungen oder andere einschlägige Informationen ausführen >*: *(Nichtzutreffendes streichen)*:

- Fahrgastschiff
- Hochgeschwindigkeits-Fahrgastschiff
- Hochgeschwindigkeits-Frachtschiff
- Schüttgutfrachter
- Öltanker
- Chemikalientanker
- Gastanker
- Mobile küstennahe Bohreinheiten
- Andere als die oben aufgeführten Frachtschiffe

Diese Erklärung zur Vereinbarkeit der Hafenanlage mit den geltenden Regelungen ist gültig bis, unter dem Vorbehalt von Nachprüfungen (wie umseitig angegeben)

Ausgestellt in.....

(Ort der Ausstellung der Erklärung)

Ausgestellt am.....

*(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der die Urkunde ausstellt)
(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)*

NACHPRÜFUNGSVERMERKE

Die Regierung von <Namen des Staates einsetzen> hat festgelegt, dass die Gültigkeit dieser Urkunde über Einhaltung dem Vorbehalt von <einschlägige Einzelheiten der Nachprüfungen einsetzen (z.B. zwingend jährlich oder außerplanmäßig)>.

HIERMIT WIRD BESTÄTIGT, dass im Rahmen einer im Einklang mit Abschnitt B/16.40.4 des ISPS-Code durchgeführten Nachprüfung die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen von Kapitel XI-2 des Übereinkommens und Teil A des ISPS-Code durch die Hafenbehörde festgestellt wurde.

1. NACHPRÜFUNG

Unterschrift:

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:.....

2. NACHPRÜFUNG

Unterschrift:

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:.....

3. NACHPRÜFUNG

Unterschrift:

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:.....

4. NACHPRÜFUNG

Unterschrift:

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort:

Datum:.....

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Politikbereich(e): Land-, Luft- und Seeverkehrspolitik

Tätigkeit(en): Anwendung von Bestimmungen über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr und ihre Kontrolle

BEZEICHNUNG DER MASSNAHME: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR VERBESSERUNG DER GEFAHRENABWEHR AUF SCHIFFEN UND IN HAFENANLAGEN

1. HAUSHALTSLINIE (NUMMER UND BEZEICHNUNG)

06 01 04 02: Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr - Verwaltungsausgaben

2. ALLGEMEINE ZAHLENGABEN

2.1 Gesamtmittelausstattung der Maßnahme (Teil B): siehe Abschnitt 6.1

2.2 Laufzeit:

Unbefristet, Beginn 2004

2.3 Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben:

a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) (vgl. Ziffer 6.1.1)

in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

	Jahr 2004	2005	2006	2007	2008	2009 und Folge- jahre	Insgesamt
Verpflichtungsermächtigungen (VE)							
Zahlungsermächtigungen (ZE)							

b) Technische und administrative Hilfe (ATA) und Unterstützungsausgaben (DDA) (vgl. Ziffer 6.1.2)

VE	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525
ZE	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

Zwischensumme a+b							
VE	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525
ZE	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

c) Gesamtausgaben für Humanressourcen und Verwaltung (vgl. Ziffer 7.2 und 7.3)

VE/ZE	1,589	1,589	1,589	1,589	1,589	1,589	9,534
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

a+b+c insgesamt							
VE	1,639	1,789	1,639	1,614	1,764	1,614	10,059
ZE	1,639	1,789	1,639	1,614	1,764	1,614	10,059

2.4 Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau:

Neue Maßnahme

Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

Der Vorschlag erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau

sowie gegebenenfalls eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung.

2.5 Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen:

Keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung einer Maßnahme).

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beteiligung	Beteiligung von Beitrittsländern	Rubrik der FV
NOA	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	N° 3

4. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

5. **BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG**

5.1 **Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft**

5.1.1 *Ziele*

Die Europäische Union muss alle erforderlichen Mittel zur Abwehr terroristischer Bedrohungen bereitstellen. Trotz zahlreicher Warnungen wird im Seeverkehrssektor erst seit kurzem Interesse an der Frage der Gefahrenabwehr gezeigt. Am 12. Dezember 2002, nach weniger als einem Jahr, hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) auf einer ihrer Diplomatischen Konferenzen zwei internationale Übereinkommen angenommen, die die Grundlagen eines globalen Systems für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr bilden: eine Änderung des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS - Safety Of Life At Sea) und einen Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code - International Ship and Port Facility Security).

Diese Übereinkommen gelten ab dem 1. Juli 2004 und müssen in der Gemeinschaft einheitlich angewendet werden.

Die Tragweite dieser Instrumente ist angesichts des Zuständigkeitsbereichs der IMO begrenzt; gleichwohl ist eine wirksame Gefahrenabwehr im Seeverkehr nur durch globale Maßnahmen zu erreichen. So gelten die von der IMO verabschiedeten Übereinkommen ausschließlich für den internationalen Seeverkehr und sind geografisch auf die Schnittstellen zwischen Schiff und Hafen beschränkt. Darüber hinaus sind darin zwar verbindliche Bestimmungen enthalten, von denen jedoch einige auslegungsbedürftig sind und zum Teil angepasst werden müssen; andere wiederum besitzen lediglich den Charakter von Empfehlungen.

Aus diesen Gründen erscheint eine Verordnung der Gemeinschaft notwendig, damit

- für die Mitgliedstaaten die besten Voraussetzungen geschaffen werden, um die auf der Diplomatischen Konferenz der IMO am 12. Dezember 2002 verabschiedeten neuen Übereinkommen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr fristgerecht umzusetzen, indem eine Grundlage für die Auslegung und einheitliche Anwendung ihrer Bestimmungen geschaffen wird;
- die Verwirklichung des wichtigsten Ziels dieser internationalen Übereinkommen, nämlich die Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, auf Gemeinschaftsebene sichergestellt und kontrolliert wird;
- in der gesamten Europäischen Union gleiche Ausgangsbedingungen für den Zugang zu den Märkten und für ihre Kontrolle sowie für Aktivitäten im Seeverkehr geschaffen werden.

5.1.2 *Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung*

Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben zwischen Februar und Dezember 2002 an drei Fachsitzungen und einer Diplomatischen Konferenz der IMO teilgenommen, die sich angesichts der Dringlichkeit des Themas mit der Gefahrenabwehr im internationalen Seeverkehr befassten. Nach einhelliger Auffassung der Gemeinschaft handelt es sich zwar um ein neuartiges Problem, das aber gleichwohl aus folgenden Gründen vorrangig zu behandeln ist:

- die vorherrschende Stellung, die der Seeverkehr sowohl hinsichtlich des Volumens als auch der Versorgung mit strategisch wichtigen Gütern im Welthandel einnimmt;

- die Risiken, denen dieser Verkehrsträger zum einen wegen mangelnder Vorkehrungen und zum anderen wegen seines weltumspannenden Aktionsfelds ausgesetzt ist;
- geopolitische Faktoren konstanter und aktueller Art.

5.1.3 Maßnahmen infolge der Ex-post-Bewertung

5.2 Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

Die Verordnung verpflichtet die Mitgliedstaaten, einen nationalen Plan sowie einen Plan für die vorzeitige Verabschiedung der Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu erlassen. Die Einführung und Anwendung der einzelnen nationalen Gesamtpläne muss von einer zentralen nationalen Behörde überwacht werden.

Da die Maßnahmen in ihrer Gesamtheit kohärent sein müssen, um ihre Zuverlässigkeit auf Unionsebene sicherzustellen, wird die Kommission anhand von Inspektionen prüfen, ob die Kontrollen der Umsetzung, die im Rahmen der aufgrund dieser Verordnung erlassenen nationalen Pläne durchgeführt werden, wirksam sind.

Die Kommission muss darüber hinaus umfangreiche technische und betriebliche Informationen, die ihr die Mitgliedstaaten zum Thema Gefahrenabwehr übermitteln, zentral erfassen, prüfen und aufarbeiten.

Die Kommission prüft ferner im Vorhinein die Zulässigkeit von Entwürfen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte, die die Mitgliedstaaten im Bereich des innergemeinschaftlichen Kurzstreckenseeverkehrs schließen.

5.3 Durchführungsmodalitäten

Direktverwaltung durch die Kommission mit Statutpersonal und externem Personal sowie mit der Möglichkeit der Unterstützung durch die Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr.

Gemäß Artikel 10 Absatz 7 der vorgeschlagenen Verordnung unterstützt die Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr die Kommission bei ihrer Prüftätigkeit sowie bei der Aufbewahrung und Pflege der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen.

Die Mitwirkung der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr erscheint angesichts ihrer Sachkenntnis und Kompetenz im maritimen Bereich unverzichtbar im Hinblick auf den Erfolg der beabsichtigten Regelung für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr. Die Erfüllung dieser Aufgaben erfordert durchaus die Mithilfe hochqualifizierter Sachverständiger, die naturgemäß der Kommission weder angehören können noch dürfen⁵⁰.

⁵⁰ Sollte das Personal der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr dennoch nicht ausreichen, so wäre die Zahl der Beamten des Büros der Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr der Kommission entsprechend aufzustocken, damit die im Verordnungsvorschlag beschriebenen Aufgaben insgesamt bewältigt werden können.

6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

6.1 Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums)

Die Kosten der Maßnahme werden durch Zusammenrechnung der jährlichen Einzelkosten ermittelt, beginnend mit dem Jahr 2004, in dem die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme in Kraft tritt.

Diese Einzelkosten bestehen aus einem Einheitsbetrag von 25 000 Euro für die Organisation von eintägigen Sitzungen mit Sachverständigen des betreffenden Sektors, damit die Kommission gemäß Artikel 11 des Verordnungsvorschlags späteren Änderungen der internationalen Regelungen Rechnung tragen kann.

In den ersten drei Jahren dürften zwei Sachverständigensitzungen pro Jahr notwendig sein. In den Folgejahren müsste eine Sitzung pro Jahr genügen.

Darüber hinaus beabsichtigen die Dienststellen der Kommission, die beschlossenen Maßnahmen in Bezug auf ihre Auswirkungen und ihre Effizienz zu bewerten. Eine derartige Bewertung dürfte im Jahr N+2 und anschließend alle drei Jahre stattfinden. Diese regelmäßige Bewertung ist notwendig, damit die Kommission im Rahmen des Ausschussverfahrens gegebenenfalls erforderliche Vorschläge zur Änderung der vorgeschlagenen Regelung unterbreiten kann. Der Einheitsbetrag je Untersuchung wird mit 150 000 Euro veranschlagt.

6.1.2 Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben (Verpflichtungsermächtigungen)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 und Folgejahre	Insgesamt
a) Untersuchungen		0,150			0,150		0,300
b) Sachverständigensitzungen	0,050	0,050	0,050	0,025	0,025	0,025	0,225
INSGESAMT	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

(Erforderlichenfalls ist die Berechnungsweise zu erläutern.)

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGS-AUSGABEN

7.1 Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Art der Mitarbeiter		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Mitarbeiter		Insgesamt	Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der Planstellen auf Zeit ⁵¹		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	0,5 1	8	13,5	Hauptverwaltungsrat (vorhanden) Verwaltungsrat Beauftragte für die Gefahrenabwehr Verwaltungsreferendar Sekretariatskräfte im Büro der Beauftragten für die Gefahrenabwehr
	B	1			
	C	1	2		
Insgesamt		3,5	10		

7.2 Finanzielle Gesamtbelastung durch die Humanressourcen

Art der Humanressourcen	Beträge (in €)	Berechnungsweise *
Beamte Bedienstete auf Zeit	378 000 1 080 000	Durchschnittliche Kosten für die Beamten der Kommission einschließlich Gemeinkosten (108 000 €/Jahr/Beamter)
Insgesamt	1 458 000	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

7.3 Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Haushaltlinie (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in €)	Berechnungsweise
Gesamtmittelausstattung (Titel A-7) A0701 – Dienstreisen (ABB-06 01)	112 500	3 Inspektionsreisen zu je ca. 5 Tagen in jeden Mitgliedstaat (3 x 25 MS x 1 500 €)
A07031 – Obligatorische Ausschüsse (ABB-06 01) ⁽¹⁾	18 750	1 Sitzung des COSS-Ausschusses zum Thema „Gefahrenabwehr im Seeverkehr“; Reisekostenerstattung für nationale Sachverständige, im Durchschnitt rund 25 x 750 €/Sachverständiger.
Insgesamt	131 250	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

⁵¹ Diesen Zahlen liegt die Annahme zugrunde, dass die Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs ihrerseits über die notwendigen Mittel verfügt, um die ihr nach Artikel 10 Absatz 7 der vorgeschlagenen Verordnung zugewiesenen Aufgaben wahrzunehmen.

⁽¹⁾ Angaben zu Kategorie und Gruppe des Ausschusses.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2 + 7.3)	1 589 250 €
II.	Dauer der Maßnahme	unbefristet
III.	Gesamtkosten der Maßnahme (I x II)	k. A.

Die Personal- und Verwaltungsausgaben sind aus den der leitenden GD im Rahmen des jährlichen Zuteilungsverfahrens zugeteilten Mitteln zu decken.

8. BEGLEITUNG UND BEWERTUNG

8.1 Überwachung

Es wird ein Verfahren der regelmäßigen Überwachung eingeführt, die insbesondere im Rahmen von Inspektionen der Mitgliedstaaten und regelmäßigen Folgenabschätzungen stattfindet.

8.2 Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung

Die Dienststellen der Kommission beabsichtigen, die beschlossenen Maßnahmen in Bezug auf ihre Auswirkungen und ihre Effizienz zu bewerten. Eine derartige Bewertung dürfte im Jahr N+2 und anschließend alle drei Jahre stattfinden.

Darüber hinaus wird die Kommission sechs Monate nach Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnung zusammen mit den nationalen Behörden mit der Durchführung von Inspektionen beginnen, um zu prüfen, ob die Kontrollen der Umsetzung, die im Rahmen der aufgrund dieser Verordnung erlassenen nationalen Pläne durchgeführt werden, wirksam sind. Bei diesen Inspektionen werden die von den nationalen Behörden gelieferten Informationen, insbesondere die Prüfberichte, berücksichtigt.

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Die Tätigkeiten des Büros der Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr der Kommission unterliegen den normalen Prüfungsverfahren der Kommission.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

TITEL DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen und in Hafenanlagen

DOKUMENTENUMMER

KOM(2003) 229 endgültig 2003/0089 (COD)

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum sind angesichts des Grundsatzes der Subsidiarität Vorschriften der Gemeinschaft in diesem Bereich erforderlich und was sind ihre Hauptziele?

Die jüngsten Ereignisse und die allgemeine terroristische Bedrohung haben die Notwendigkeit einer verbesserten Gefahrenabwehr im Seeverkehr verstärkt ins Bewusstsein gerückt. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verabschiedete im Dezember 2002 ein Maßnahmenpaket für den internationalen Seeverkehr. Zum einen muss für eine einheitliche Anwendung dieser Maßnahmen in der Gemeinschaft gesorgt werden, zum anderen müssen einige der Schutzmaßnahmen auf den nationalen Seeverkehr in den Mitgliedstaaten ausgedehnt werden, um für den gesamten Seeverkehr ein hohes Schutzniveau zu erreichen.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer ist durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen?

– Welche Wirtschaftszweige?

Handelsschiffe, Seeverkehrsunternehmen und Hafenanlagen.

– Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?

Alle im Sektor vertretenen Unternehmensgrößen.

– Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?

Nein. Alle Mitgliedstaaten sind als Flaggenstaaten betroffen, davon 13 als Hafenstaaten.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Einführung von Verfahren zur Gefahrenabwehr und Anschaffung der notwendigen Ausrüstungen. Anpassung des Ausbildungsstands des Personals an die Erfordernisse der Gefahrenabwehr. Voraussichtlich wird zusätzliches Personal benötigt (zumindest die Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf Schiffen, in den Unternehmen und Hafenanlagen sowie Verwaltungskräfte).

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

– für die Beschäftigung?

Voraussichtlich entstehen Arbeitsplätze im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen sowie in den auf die Gefahrenabwehr spezialisierten Unternehmen.

– für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

Die Seeverkehrsunternehmen und Hafenanlagen müssen mit Ausrüstungen für die Gefahrenabwehr ausgestattet werden. Ferner können die auf die Gefahrenabwehr spezialisierten Unternehmen einen Aufschwung erfahren.

– für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Keine, sofern für sie dieselben Anforderungen gelten.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleinerer und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa geringere oder andersartige Anforderungen)?

Nicht direkt. Da jedoch die mit den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr verknüpften Anforderungen der spezifischen Art der Tätigkeit Rechnung tragen, dürften die Folgen für kleinere Schiffe, ihre Unternehmen und die für ihre Abfertigung verwendeten Hafenanlagen geringer sein.

ANHÖRUNG

6. Zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultierte Organisationen und ihre wichtigsten Auffassungen:

Folgendes ist festzuhalten:

- Alle für den Sektor repräsentativen internationalen Organisationen waren bei den Arbeiten der IMO zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr als Beobachter vertreten.

- Die Kommission unterzieht diese Maßnahmen einer Folgenabschätzung. Der hierfür ausgewählte Berater hat die Organisation europäischer Seehäfen (ESPO), den Verband der privaten Hafentreibbetreiber in Europa (FEPORT) und den Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) zu seinen Arbeiten hinzugezogen.

Wenn alle Wirtschaftsvertreter sich gleichermaßen um die Verbesserung der Gefahrenabwehr im internationalen Seeverkehr bemühen, dann könnten sie über gewisse Reserven verfügen, um über das von der IMO geforderte Maß hinaus aktiv zu werden.