

**VERORDNUNG (EG) Nr. 725/2004 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 31. März 2004**

**zur Erhöhung 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 auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Vorsätzliche rechtswidrige Handlungen und insbesondere der Terrorismus gehören zu den schwersten Bedrohungen der Ideale der Demokratie und der Freiheit und der Werte des Friedens, die das Wesen der Europäischen Union ausmachen.
- (2) Die Gefahrenabwehr für die Schifffahrt der Europäischen Gemeinschaft und die Bürger, die diese nutzen, sowie die Umwelt sollte angesichts drohender vorsätzlicher rechtswidriger Handlungen, wie z. B. Terrorakten, Piraterie oder anderen Handlungen gleicher Art, jederzeit sichergestellt werden.
- (3) Beim Transport von Gütern, die besonders gefährliche Substanzen enthalten, wie chemische und radioaktive Stoffe, sind die potenziellen Folgen der sich aus vorsätzlichen rechtswidrigen Handlungen für die Unionsbürger und die Umwelt ergebenden Gefahren erheblich.
- (4) Die Diplomatische Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat am 12. Dezember 2002 Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) sowie einen Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) verabschiedet. Diese Vorschriften sollen die Gefahrenabwehr auf Schiffen, die im internationalen Handel eingesetzt werden, und der zugehörigen Hafenanlagen verbessern; sie umfassen zwingende Bestimmungen, deren Anwendungsbereich in der Gemeinschaft präzisiert werden sollte, sowie Empfehlungen, von denen einige innerhalb der Gemeinschaft zwingend vorgeschrieben werden sollten.

(5) 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 in Erwägungsgrund 2 genannten Ziels der Gefahrenabwehr durch die Annahme geeigneter Maßnahmen im Bereich der Schifffahrtspolitik erfolgen, mit denen gemeinsame Normen für die Auslegung, Umsetzung und Überwachung in der Gemeinschaft der von der IMO am 12. Dezember 2002 angenommenen Bestimmungen festgelegt werden. Der Kommission sollten Durchführungskompetenzen zum Erlass detaillierter Durchführungsbestimmungen übertragen werden.

(6) Diese Verordnung berücksichtigt die grundlegenden Rechte und anerkannten Grundsätze, insbesondere die Charta der Grundrechte der Europäischen Union.

(7) Die Gefahrenabwehr sollte nicht nur für Schiffe, die im internationalen Seeverkehr eingesetzt werden, und für die ihnen dienenden Hafenanlagen erhöht werden, sondern auch für innerhalb der Gemeinschaft im nationalen Seeverkehr eingesetzte Schiffe und für die ihnen dienenden Hafenanlagen; dies gilt angesichts der großen Zahl von Fahrgästen, die dieser Verkehr Gefahren aussetzt, insbesondere für Fahrgastschiffe.

(8) Teil B des ISPS-Codes umfasst eine Reihe von Empfehlungen, die innerhalb der Gemeinschaft zwingend vorgeschrieben werden sollten, um die Verwirklichung des in Erwägungsgrund 2 genannten Ziels der Gefahrenabwehr auf einheitliche Weise zu erreichen.

(9) Um zu dem anerkannten und notwendigen Ziel der Förderung des innergemeinschaftlichen Kurzstreckenseeverkehrs beizutragen, sollten die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, im Hinblick auf Regel 11 der besonderen Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt des SOLAS-Übereinkommens 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.

(10) Die ständige Anwendung aller in dieser Verordnung vorgesehenen Regeln zur Gefahrenabwehr könnte bei Hafenanlagen in Häfen, die nur gelegentlich dem internationalen Seeverkehr dienen, unverhältnismäßig sein. Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung der von ihnen durchgeführten Risikobewertungen bestimmen, welche Häfen betroffen sind, und die Ersatzmaßnahmen festlegen, die ein angemessenes Schutzniveau gewährleisten.

<sup>(1)</sup> ABl. C 32 vom 5.2.2004, S. 21.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 19. November 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 22. März 2004.

- (11) Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung der Vorschriften zur Gefahrenabwehr durch Schiffe, die in einen Hafen der Gemeinschaft einzulaufen beabsichtigen, ungeachtet deren Herkunft, wachsam kontrollieren. Die betreffenden Mitgliedstaaten sollten eine „zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr“ benennen, die mit der Koordinierung, Umsetzung und Überwachung der Anwendung der in dieser Verordnung vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen betraut ist. Diese Behörde sollte von jedem Schiff, das beabsichtigt, in den Hafen einzulaufen, 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.
- (12) Den Mitgliedstaaten sollte gestattet sein, beim innergemeinschaftlichen oder nationalen Liniendienst im Seeverkehr Freistellungen von dem systematischen Erfordernis der Vorlage der in Erwägungsgrund 11 genannten Informationen zu gewähren, sofern die Unternehmen, die diese Dienste betreiben, auf Anfrage der zuständigen Behörden des Mitgliedstaats in der Lage sind, diese Informationen jederzeit zur Verfügung zu stellen.
- (13) Die Kontrollen zur Gefahrenabwehr im Hafen können von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten für die Gefahrenabwehr vorgenommen werden, hinsichtlich des internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes jedoch auch von Inspektoren im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffsicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)<sup>(1)</sup>. Sofern unterschiedliche Behörden beteiligt sind, ist daher vorzusehen, dass sich diese gegenseitig ergänzen.
- (14) Angesichts der Tatsache, dass an der Umsetzung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr unterschiedliche Stellen beteiligt sind, sollte jeder Mitgliedstaat eine einzige zuständige Behörde benennen, die auf nationaler Ebene mit der Koordinierung und Überwachung 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 in Erwägungsgrund 2 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.
- (15) Die wirksame und einheitliche Anwendung der Maßnahmen dieser Politik wirft wichtige Fragen zu ihrer Finanzierung auf. Die Finanzierung der Kosten

bestimmter zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen darf nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen. In diesem Sinne sollte die Kommission unverzüglich eine Studie durchführen (insbesondere zur Klärung der Frage der Aufteilung der Finanzierung zwischen den öffentlichen Behörden und den Betreibern unbeschadet der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen den Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft) und dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls die Ergebnisse sowie eventuelle Vorschläge übermitteln.

- (16) 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 Durchführungsbefugnisse<sup>(2)</sup> erlassen werden. Dazu sollte ein Verfahren zur Anpassung dieser Verordnung im Lichte der gewonnenen Erfahrungen vorgesehen werden, um der Weiterentwicklung der internationalen Instrumente Rechnung zu tragen und andere Bestimmungen von Teil B des ISPS-Codes, die von dieser Verordnung nicht bereits jetzt verbindlich vorgeschrieben werden, verbindlich zu machen.
- (17) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Schaffung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen im Bereich der Seeverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen der europäischen Dimension dieser Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel niedergelegten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

#### Ziele

- (1) Hauptziel dieser Verordnung ist die Einführung und Umsetzung gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen im internationalen Seehandel und im nationalen Verkehr sowie zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in den ihnen dienenden Hafenanlagen angesichts der Bedrohung durch vorsätzliche rechtswidrige Handlungen.
- (2) Die Verordnung dient außerdem als Grundlage für die harmonisierte Auslegung und Umsetzung sowie die gemeinschaftliche Kontrolle der besonderen Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die von der Diplomatischen Konferenz der IMO am 12. Dezember 2002 zur Änderung des Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) sowie zur Einführung des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) angenommen wurden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

<sup>(2)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

## Artikel 2

**Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Begriff:

1. „Besondere Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ die in Anhang I dieser Verordnung genannten Änderungen, durch die Kapitel XI-2 in den Anhang des SOLAS-Übereinkommens der IMO eingefügt wird, in ihrer geltenden Fassung;
2. „ISPS-Code“ den Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen der IMO in seiner geltenden Fassung;
3. „Teil A des ISPS-Codes“ die Präambel und die verbindlichen Vorschriften, die den in Anhang II dieser Verordnung aufgeführten Teil A des ISPS-Codes bilden und die Bestimmungen des Kapitels XI-2 des Anhangs des SOLAS-Übereinkommens in seiner geltenden Fassung betreffen;
4. „Teil B des ISPS-Codes“ die Leitlinien, die den in Anhang III dieser Verordnung aufgeführten Teil B des ISPS-Codes bilden und die Bestimmungen des Kapitels XI-2 des Anhangs des SOLAS-Übereinkommens in seiner geltenden Fassung sowie des Teils A des ISPS-Codes in seiner geltenden Fassung betreffen;
5. „Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ die Kombination vorbeugender Maßnahmen zum Schutz des Seeverkehrs und von Hafenanlagen vor einer Bedrohung durch vorsätzliche rechtswidrige Handlungen;
6. „Kontaktstelle für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr“ die von jedem Mitgliedstaat benannte Stelle, die als Kontaktstelle für die Kommission und andere Mitgliedstaaten dient, um die Anwendung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr nach dieser Verordnung zu vereinfachen, weiterzuerfolgen und über sie Auskünfte zu erteilen;
7. „zuständige Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr“ eine von einem Mitgliedstaat benannte Behörde, die die Anwendung der in dieser Verordnung vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bezüglich der Schiffe und/oder einer oder mehrerer Hafenanlagen koordiniert, umsetzt und überwacht. Die Zuständigkeiten dieser Behörden können je nach Aufgabenstellung variieren;
8. „internationaler Seeverkehr“ jede Seeverkehrsverbindung von einer Hafenanlage eines Mitgliedstaats zu einer Hafenanlage außerhalb dieses Mitgliedstaats oder umgekehrt;
9. „nationaler Seeverkehr“ jede Verkehrsverbindung über See zwischen einer Hafenanlage eines Mitgliedstaats und derselben Hafenanlage oder einer anderen Hafenanlage dieses Mitgliedstaats;

10. „Liniendienst“ eine Abfolge von Überfahrten, die so organisiert ist, dass eine Verbindung zwischen zwei oder mehr Hafenanlagen

- a) entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan,
- b) oder mit einer solchen Regelmäßigkeit oder Häufigkeit, dass sie eine erkennbare systematische Abfolge bildet,

sichergestellt wird;

11. „Hafenanlage“ eine Örtlichkeit, in der das Zusammenwirken von Schiff und Hafen stattfindet; sie umfasst gegebenenfalls Bereiche wie Reeden, Warteplätze und seewärtige Hafenzufahrten;

12. „Zusammenwirken von Schiff und Hafen“ die Wechselwirkungen, die auftreten, wenn ein Schiff direkt und unmittelbar von Tätigkeiten betroffen ist, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern oder mit dem Erbringen von Hafendienstleistungen vom oder zum Schiff stehen;

13. „vorsätzliche rechtswidrige Handlung“ eine vorsätzliche Handlung, die durch die Art ihrer Begehung oder die jeweiligen Umstände die im internationalen oder nationalen Seeverkehr eingesetzten Schiffe, ihre Fahrgäste oder ihre Fracht sowie die ihnen dienenden Hafenanlagen schädigen kann.

## Artikel 3

**Gemeinsame Maßnahmen und Anwendungsbereich**

(1) Im internationalen Seeverkehr wenden die Mitgliedstaaten ab dem 1. Juli 2004 die besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und Teil A des ISPS-Codes gemäß den Bedingungen und für die Schiffe, Unternehmen und Hafenanlagen an, die in diesen Vorschriften genannt sind.

(2) Im nationalen Seeverkehr wenden die Mitgliedstaaten ab dem 1. Juli 2005 die besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt sowie Teil A des ISPS-Codes auf Fahrgastschiffe an, die für einen nationalen Verkehrsdienst eingesetzt werden und der Klasse A im Sinne des Artikels 4 der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe<sup>(1)</sup> angehören, sowie auf ihre Unternehmen im Sinne der Regel IX/1 des SOLAS-Übereinkommens und auf die ihnen dienenden Hafenanlagen.

(3) Nach einer obligatorischen Bewertung der Sicherheitsrisiken beschließen die Mitgliedstaaten, inwieweit die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ab dem 1. Juli 2007 für andere als die in Absatz 2 genannten Kategorien von Schiffen, die für nationale Verkehrsdienste eingesetzt werden, ihre Unternehmen und die ihnen dienenden Hafenanlagen gelten sollen. Das allgemeine Sicherheitsniveau sollte durch einen solchen Beschluss nicht beeinträchtigt werden.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in diesem Sinne angenommenen Beschlüsse und die Ergebnisse der regelmäßigen Überprüfung, die mindestens alle fünf Jahre erfolgen muss.

<sup>(1)</sup> ABl. L 144 vom 15. Mai 1998, S. 1. Zuletzt geändert durch Richtlinie 2003/75/EG der Kommission (AbL. L 190 vom 30.7.2003, S. 6).



(4) Bei der Umsetzung der Bestimmungen, die sich aus den Absätzen 1, 2 und 3 ergeben, tragen die Mitgliedstaaten den Hinweisen in Teil B des ISPS-Codes umfassend Rechnung.

(5) Die Mitgliedstaaten halten folgende Absätze des Teils B des ISPS-Codes ein, als wenn diese verbindlich wären:

- 1.12. (Überprüfung der Pläne zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff),
- 1.16. (Risikobewertung für Hafenanlagen),
- 4.1. (Schutz der Vertraulichkeit von Plänen zur Gefahrenabwehr und Risikobewertungen),
- 4.4. (anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr),
- 4.5. (Mindestkompetenz der anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr),
- 4.8. (Festlegung der Gefahrenstufe),
- 4.14., 4.15., 4.16. (Kontaktstelle und Angaben über Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage),
- 4.18. (Ausweisdokumente),
- 4.24. (Anwendung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die der Staat vorsieht, dessen Küstenmeere befahren werden, durch die betreffenden Schiffe),
- 4.28. (Besatzungsstärke von Schiffen),
- 4.41. (gegenseitige Unterrichtung über die Ausweisung aus einem Hafen oder das Verwehren der Einfahrt in einen Hafen),
- 4.45. (Schiffe eines Staates, der nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist),
- 6.1. (Pflicht des Unternehmens, dem Kapitän Informationen über die Schiffsbetreiber bereitzustellen),
- 8.3. bis 8.10. (Mindeststandards für die Risikobewertung für das Schiff),
- 9.2. (Mindeststandards für Pläne zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff),
- 9.4. (Unabhängigkeit der anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr),
- 13.6. und 13.7. (Häufigkeit von Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr für Schiffsbesatzungen sowie für die Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und auf dem Schiff),
- 15.3. bis 15.4. (Mindeststandards für die Risikobewertung für die Hafenanlage),
- 16.3. und 16.8. (Mindeststandards für den Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage),
- 18.5. und 18.6. (Häufigkeit von Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen sowie für die Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage).

(6) Ungeachtet der Bestimmungen des Absatzes 15.4 des Teils A des ISPS-Codes wird die regelmäßige Überprüfung der Risikobewertungen für Hafenanlagen nach Absatz 1.16 des Teils B des ISPS-Codes spätestens fünf Jahre nach Erstellung der Bewertungen oder ihrer letzten Überprüfung durchgeführt.

(7) Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe und Truppentransportschiffe, Frachtschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Registertonnen, Schiffe ohne Maschinenantrieb, Holzschiffe einfacher Bauart, Fischereifahrzeuge oder Schiffe, die keinen Handelszwecken dienen.

(8) Ungeachtet der Bestimmungen der Absätze 2 und 3 stellen die Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Annahme von Plänen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und Plänen zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sicher, dass diese Pläne geeignete Bestimmungen enthalten, um zu gewährleisten, dass der Schutz der Schiffe, für die diese Verordnung gilt, durch kein anderes Schiff, kein Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder keine Schiff-zu-Schiff-Tätigkeit unter Beteiligung eines Schiffs, das dieser Verordnung nicht unterliegt, beeinträchtigt wird.

#### Artikel 4

##### Übermittlung von Angaben

(1) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der IMO, der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die gemäß der Regel 13 (Übermittlung von Angaben) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt erforderlichen Informationen.

(2) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Kontaktangaben von Regierungsbeauftragten nach Absatz 4.16 des Teils B des ISPS-Codes und die Angaben nach Absatz 4.41 des Teils B des ISPS-Codes, wenn ein Schiff aus dem Hafen ausgewiesen oder ihm die Einfahrt in einen Hafen verwehrt wird.

(3) Jeder Mitgliedstaat erstellt auf der Grundlage der durchgeführten Risikobewertungen für die Hafenanlage die Liste der betreffenden Hafenanlagen sowie den Umfang der getroffenen Vorkehrungen für die Anwendung der Bestimmungen der Regel 2 Absatz 2 (Umfang der Anwendung auf Hafenanlagen, die gelegentlich auf internationalen Fahrten genutzt werden) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt.

Jeder Mitgliedstaat übermittelt den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission diese Liste spätestens bis zum 1. Juli 2004. Die Kommission und alle betroffenen Mitgliedstaaten werden auch über genügend Einzelheiten der getroffenen Vorkehrungen unterrichtet.

#### Artikel 5

##### Vereinbarungen über andere Maßnahmen der Gefahrenabwehr oder gleichwertige Vorkehrungen für die Gefahrenabwehr

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung kann die Regel 11 (Vereinbarungen über andere Maßnahmen der Gefahrenabwehr) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt auch auf den innergemeinschaftlichen Linienseeverkehr angewendet werden, der auf festen Strecken unter Nutzung zugehöriger Hafenanlagen durchgeführt wird.

(2) Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten untereinander jeweils bilaterale oder multilaterale Übereinkünfte schließen, die in der genannten SOLAS-Regel vorgesehen sind. Die Mitgliedstaaten können insbesondere solche Übereinkünfte zur Förderung des innergemeinschaftlichen Kurzstreckenseeverkehrs in Betracht ziehen.

Die betreffenden Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Übereinkünfte und geben genügend Einzelheiten der Maßnahmen an, damit die Kommission prüfen kann, ob die Übereinkünfte das Sicherheitsniveau anderer, nicht von diesen Übereinkünften erfasster Schiffe oder Hafenanlagen gefährden. Einzelheiten der Maßnahmen, die unmittelbar die nationale Sicherheit betreffen, können gegebenenfalls von der Notifizierung der Kommission ausgenommen werden.

Die Kommission prüft, ob die Übereinkünfte ein angemessenes Schutzniveau gewährleisten, insbesondere hinsichtlich der Bestimmungen der genannten SOLAS-Regel 11 Absatz 2, und mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen. Entsprechen die Übereinkünfte nicht diesen Kriterien, so trifft die Kommission innerhalb von vier Monaten eine Entscheidung nach dem in Artikel 11 Absatz 3 genannten Verfahren; in einem solchen Fall heben die betroffenen Mitgliedstaaten die Übereinkünfte auf oder ändern sie entsprechend.

(3) Der Zeitabstand für die Überprüfung dieser Übereinkünfte nach der Regel 11 Absatz 4 der besonderen Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt darf fünf Jahre nicht überschreiten.

(4) Die Mitgliedstaaten können für den nationalen Seeverkehr und die Hafenanlagen, die unter Artikel 3 Absätze 2 und 3 fallen, gleichwertige Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr gemäß Regel 12 (gleichwertige Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt treffen, sofern diese Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr mindestens so wirksam sind wie diejenigen, die in Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens und den einschlägigen verbindlichen Vorschriften des ISPS-Codes vorgeschrieben sind.

Spätestens fünf Jahre, nachdem diese Vorkehrungen getroffen oder letztmals überprüft wurden, teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission, wenn sie getroffen werden, genügend Einzelheiten über diese Vorkehrungen sowie über ihre regelmäßigen Überprüfungen mit.

Die Bedingungen zur Anwendung dieser Vorkehrungen sind Gegenstand von Inspektionen der Kommission gemäß Artikel 9 Absätze 4, 5 und 6 nach den dort genannten Verfahren.

#### Artikel 6

#### **Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben vor dem Einlaufen in einen Hafen eines Mitgliedstaates**

(1) Bekundet ein Schiff, das den Bestimmungen der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und dem ISPS-Code oder Artikel 3 der vorliegenden Verordnung unterliegt, die Absicht, in den Hafen eines Mitgliedstaats einzulaufen, so verlangt die

für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zuständige Behörde dieses Mitgliedstaats die in Regel 9 Absatz 2.1 (Schiffe, die in einen Hafen einer anderen Vertragspartei einzulaufen beabsichtigen) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt genannten Angaben. Die Behörde prüft soweit erforderlich die bereitgestellten Angaben und wendet erforderlichenfalls die in Absatz 2 der genannten SOLAS-Regel vorgesehenen Verfahren an.

(2) Die Angaben nach Absatz 1 sind bereitzustellen

- 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 bekannt wird, welcher Hafen angelaufen werden soll.

(3) Für jedes Schiff, das einem akuten sicherheitsrelevanten Ereignis im Sinne der Regel 1 Absatz 1.13 (Definitionen) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt ausgesetzt ist, wird ein Bericht über das Vorgehen aufbewahrt.

#### Artikel 7

#### **Freistellungen von der Pflicht zur Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben vor dem Einlaufen in einen Hafen**

(1) Die Mitgliedstaaten können die Liniendienste zwischen Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet von dem Erfordernis des Artikels 6 freistellen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Unternehmen, das die genannten Liniendienste betreibt, stellt ein Verzeichnis der betreffenden Schiffe auf, das ständig aktualisiert wird, und übermittelt es der für den betreffenden Hafen zuständigen Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr.
- b) Für jede durchgeführte Fahrt werden der zuständigen Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr die in Regel 9 Absatz 2.1 der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt vorgesehenen Angaben zur Verfügung gehalten. Das Unternehmen muss ein internes System errichten, um sicherzustellen, dass die entsprechenden Angaben der zuständigen Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr auf Anforderung rund um die Uhr und unverzüglich übermittelt werden können.

(2) Wird ein internationaler Liniendienst zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten durchgeführt, so kann jeder betroffene Mitgliedstaat die anderen Mitgliedstaaten um die Freistellung dieses Dienstes entsprechend den Bedingungen nach Absatz 1 ersuchen.

(3) Die Mitgliedstaaten überprüfen regelmäßig, dass die Bedingungen der Absätze 1 und 2 erfüllt sind. Ist mindestens eine dieser Bedingungen nicht mehr erfüllt, so entziehen die Mitgliedstaaten dem betreffenden Unternehmen unverzüglich die Freistellung.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen die Liste der in Anwendung dieses Artikels freigestellten Unternehmen und Schiffe auf und halten sie auf aktuellem Stand. Die Mitgliedstaaten übermitteln diese Angaben der Kommission und jedem betroffenen Mitgliedstaat.

(5) Ungeachtet der Bestimmungen der Absätze 1 und 2 kann ein Mitgliedstaat aus Gründen der Gefahrenabwehr und von Fall zu Fall vor dem Einlaufen in einen Hafen die Übermittlung der in der Regel 9 Absatz 2.1 der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt genannten Angaben beantragen.

#### Artikel 8

### Kontrollen zur Gefahrenabwehr in den Häfen eines Mitgliedstaats

(1) Die Kontrolle des Zeugnisses gemäß der Regel 9 Absatz 1.1 (Kontrolle von Schiffen in Häfen) der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt wird im Hafen entweder von der zuständigen Behörde für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr nach Artikel 2 Absatz 7 der vorliegenden Verordnung oder von den Besichtigern gemäß der Begriffsbestimmung des Artikels 2 Nummer 5 der Richtlinie 95/21/EG vorgenommen.

(2) Hat der Bedienstete, der die in Absatz 1 genannte Kontrolle des Zeugnisses durchführt, ernsthafte Gründe für die Annahme, dass das Schiff den Bestimmungen der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und des ISPS-Codes nicht entspricht und gehört er keiner Behörde an, die in diesem Mitgliedstaat für die Durchführung der in der Regel 9 Absätze 1.2 und 1.3 der besonderen Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt vorgesehenen Maßnahmen verantwortlich ist, so verweist er die Angelegenheit unverzüglich an die genannte Behörde.

#### Artikel 9

### 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 Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und des ISPS-Code ergeben. Sie stellen sicher, dass alle notwendigen Mittel zur Durchführung dieser Verordnung zugewiesen und wirksam bereitgestellt werden.

(2) Die Mitgliedstaaten benennen bis zum 1. Juli 2004 eine Kontaktstelle für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr.

(3) Jeder Mitgliedstaat verabschiedet ein nationales Programm zur Durchführung dieser Verordnung.

(4) Sechs Monate nach dem Datum der Anwendung der in Artikel 3 genannten Maßnahmen beginnt die Kommission in Zusammenarbeit mit der in Absatz 2 genannten Kontaktstelle mit Inspektionen zur Überwachung der Anwendung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten, einschließlich der Kontrolle einer repräsentativen Auswahl von Hafenanlagen und der betreffenden Unternehmen. Bei diesen Inspektionen werden

die von der in Absatz 2 genannten Kontaktstelle vorgelegten Informationen, einschließlich Kontrollberichten, berücksichtigt. Die Verfahren für die Durchführung dieser Inspektionen werden nach dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

(5) Die Bediensteten, die von der Kommission mit der Durchführung der Inspektionen nach Absatz 4 beauftragt werden, legen vor Beginn der Inspektion eine schriftliche Bestätigung der Kommission 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.

Der betroffene Mitgliedstaat unterzieht sich diesen Inspektionen und stellt sicher, dass die betroffenen Organisationen oder Personen sich ihnen ebenfalls unterziehen.

(6) Die Kommission übermittelt dem betroffenen Mitgliedstaat die Inspektionsberichte, der innerhalb von drei Monaten nach deren Erhalt ausreichende Einzelheiten über die Maßnahmen mitteilt, die er zur Abstellung etwaiger Mängel getroffen hat. Der Bericht und die Liste der getroffenen Maßnahmen werden dem in Artikel 11 Absatz 1 genannten Ausschuss übermittelt.

#### Artikel 10

### Übernahme von Änderungen internationaler Instrumente

(1) Die in Artikel 2 genannten geltenden internationalen Instrumente, die gemäß Artikel 3 Absatz 1 angewandt werden, sind diejenigen, die in Kraft getreten sind, einschließlich der jüngsten Änderungen hierzu, hiervon ausgenommen sind Änderungen, die aufgrund des Konformitätsprüfungsverfahrens nach Absatz 5 vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen wurden.

(2) Die Einbeziehung von Änderungen der in Artikel 2 genannten internationalen Instrumente für Schiffe, die im nationalen Seeverkehr eingesetzt werden, und die ihnen dienenden Hafenanlagen, auf die diese Verordnung anwendbar ist, wird nach dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen, sofern diese Änderungen eine technische Aktualisierung der Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Codes darstellen. Das in Absatz 5 genannte Konformitätsprüfungsverfahren findet in diesen Fällen keine Anwendung.

(3) Nach dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Verfahren können Bestimmungen für die harmonisierte Anwendung der obligatorischen Bestimmungen des ISPS-Codes erlassen werden, ohne den Geltungsbereich dieser Verordnung zu erweitern.

(4) Für die Zwecke dieser Verordnung und um das Risiko einer Kollision zwischen den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über den Seeverkehr und internationalen Instrumenten zu verringern, arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission im Rahmen von Koordinierungssitzungen und/oder auf andere angemessene Weise zusammen, um gegebenenfalls einen gemeinsamen Standpunkt oder eine gemeinsame Vorgehensweise in den zuständigen internationalen Gremien festzulegen.



(5) Es wird ein Konformitätsprüfungsverfahren zu dem Zwecke eingerichtet, Änderungen internationaler Instrumente vom Anwendungsbereich dieser Verordnung nur dann auszunehmen, wenn aufgrund einer Untersuchung der Kommission die offenkundige Gefahr besteht, dass durch diese Änderung das Niveau der Sicherheit im Seeverkehr verringert wird oder diese Änderung mit dem Gemeinschaftsrecht nicht vereinbar ist.

Die Konformitätsprüfungsverfahren darf nur dazu benutzt werden, um Änderungen dieser Verordnung in den Bereichen vorzunehmen, für die ausdrücklich das in Artikel 11 Absatz 2 genannte Verfahren gilt, und dies ausschließlich im Rahmen der Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse.

(6) In den Fällen des Absatzes 5 wird das Konformitätsprüfungsverfahren von der Kommission eingeleitet, die gegebenenfalls auf Verlangen eines Mitgliedstaats tätig werden kann.

Die Kommission legt dem in Artikel 11 Absatz 1 genannten Ausschuss unverzüglich nach Annahme einer Änderung eines internationalen Instruments einen Vorschlag für Maßnahmen vor, der darauf abzielt, die betreffende Änderung vom Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen.

Das Konformitätsprüfungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich der Verfahren nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG, wird mindestens einen Monat vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder einen Monat vor dem geplanten Termin für das Inkrafttreten der genannten Änderung abgeschlossen.

(7) Besteht die in Absatz 5 Unterabsatz 1 beschriebene Gefahr, so verzichten die Mitgliedstaaten während der Dauer des Konformitätsprüfungsverfahrens darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Instruments abzielen.

(8) Alle einschlägigen Änderungen internationaler Instrumente, die gemäß den Absätzen 5 und 6 in die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über den Seeverkehr übernommen werden, werden zur Information im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

#### Artikel 11

##### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 6 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Die Zeiträume nach Artikel 6 Buchstaben b) und c) des Beschlusses 1999/468/EG werden auf jeweils einen Monat festgesetzt.

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

#### Artikel 12

##### Geheimhaltung

Bei der Anwendung dieser Verordnung stellt die Kommission gemäß den Bestimmungen des Beschlusses 2001/844/EG, EGKS, Euratom der Kommission vom 29. November 2001 zur Änderung ihrer Geschäftsordnung<sup>(1)</sup> durch geeignete Maßnahmen sicher, dass geheimhaltungsbedürftige Informationen, zu denen sie Zugang hat oder die ihr von den Mitgliedstaaten mitgeteilt werden, geschützt werden.

Die Mitgliedstaaten ergreifen gleichwertige Maßnahmen im Einklang mit dem einschlägigen nationalen Recht.

Für alle Mitarbeiter, die sicherheitsrelevante Inspektionen durchführen oder mit der Behandlung vertraulicher Informationen im Zusammenhang mit dieser Verordnung befasst sind, muss eine geeignete Sicherheitsüberprüfung durch den Mitgliedstaat, dessen Staatsangehörigkeit der betreffende Mitarbeiter hat, vorliegen.

#### Artikel 13

##### Verbreitung von Informationen

(1) Unbeschadet des Rechts der Öffentlichkeit auf Zugang zu Dokumenten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission<sup>(2)</sup> sind die Inspektionsberichte und die Antworten der Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 4 Absatz 3, 5 Absätze 2 und 4 sowie 9 Absatz 6 geheim und werden nicht veröffentlicht. Diese werden nur den zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt, die sie gemäß den einschlägigen nationalen Regeln für die Verbreitung sensibler Informationen nur den interessierten Parteien weitergeben, die diese benötigen.

(2) Die Mitgliedstaaten behandeln so weit wie möglich und gemäß dem anwendbaren nationalen Recht Informationen als vertraulich, die sich aus Inspektionsberichten und Antworten der Mitgliedstaaten ergeben, wenn diese andere Mitgliedstaaten betreffen.

(3) Wenn nicht klar ist, ob die Inspektionsberichte und Antworten veröffentlicht werden oder nicht, konsultieren die Mitgliedstaaten oder die Kommission den betroffenen Mitgliedstaat.

#### Artikel 14

##### Sanktionen

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen ergriffen werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 317 vom 3.12.2001, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

*Artikel 15***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, mit Ausnahme des Artikels 3 Absätze 2 und 3 und des Artikels 9 Absatz 4, die 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 Straßburg am 31. März 2004.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

P. COX

*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*

D. ROCHE

*Der Präsident*

---



## ANHANG I

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 ERHÖHUNG 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 ‚Chemikaliertankschiff‘ bezeichnet ein Chemikaliertankschiff 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 ‚bewegliche Offshore-Bohrereinheit‘ bezeichnet eine bewegliche Offshore-Bohrereinheit 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 ‚Zusammenwirken von Schiff und Hafen‘ bezeichnet die Wechselwirkungen, die auftreten, wenn ein Schiff direkt und unmittelbar von Tätigkeiten betroffen ist, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern oder mit dem Erbringen von Hafendienstleistungen vom oder zum Schiff stehen.
  - .9 Der Ausdruck ‚Hafenanlage‘ bezeichnet eine von der Vertragsregierung oder von der zuständigen Behörde bestimmte Örtlichkeit, in der das Zusammenwirken von Schiff und Hafen stattfindet. Dieser Ausdruck schließt je nach Fall Reeden, Wartplätze und seewärtige Hafenzufahrten ein.
  - .10 Der Ausdruck ‚Tätigkeit von Schiff zu Schiff‘ bezeichnet alle nicht in Verbindung mit einer Hafenanlage stehenden Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern oder Personen von einem Schiff zum anderen.
  - .11 Der Ausdruck ‚zuständige Behörde‘ bezeichnet die Stelle(n) oder Verwaltung(en) innerhalb der Vertragsregierung, die aus der Perspektive der Hafenanlage für die Sicherstellung der Durchführung der Bestimmungen dieses Kapitels über die Gefahrenabwehr in Hafenanlagen und das Zusammenwirken 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 durch 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 des Teils A des Codes nach Maßgabe des Artikels VIII dieses Übereinkommens betreffend die Verfahren zur Änderung der Anlage mit Ausnahme ihres Kapitels I beschlossen und in Kraft gesetzt worden und wirksam geworden sind und
    - .2 Änderungen des Teils B des Codes vom Schiffssicherheitsausschuss nach Maßgabe seiner Geschäftsordnung beschlossen worden sind.
  - .13 Der Ausdruck ‚sicherheitsrelevantes Ereignis‘ bezeichnet alle verdächtigen Vorgänge oder Umstände, durch welche die Sicherheit eines Schiffes, einschließlich beweglicher Offshore-Bohrereinheiten und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, einer Hafenanlage, des Zusammenwirkens von Schiff und Hafen oder einer Tätigkeit von Schiff zu Schiff bedroht wird.
  - .14 Der Ausdruck ‚Gefahrenstufe‘ bezeichnet den Grad des Risikos, dass ein sicherheitsrelevantes Ereignis eintritt oder dass ein Versuch in diese Richtung unternommen wird.

- .15 Der Ausdruck ‚Sicherheitserklärung‘ bezeichnet eine Vereinbarung zwischen einem Schiff einerseits und einer Hafenanlage oder einem anderen Schiff andererseits, mit der beziehungsweise mit dem ein Zusammenwirken stattfindet; in der Vereinbarung ist dargelegt, welche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr jede Partei umsetzen wird.
- .16 Der Ausdruck ‚anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr‘ bezeichnet eine Stelle mit einschlägigem Fachwissen in Sicherheitsangelegenheiten und einschlägigen Kenntnissen über betriebliche Vorgänge auf Schiffen und in Häfen, die ermächtigt ist, eine nach diesem Kapitel oder nach Teil A des ISPS-Codes vorgeschriebene Bewertung, Überprüfung, Genehmigung oder Zeugniserteilung durchzuführen.
- 2 Der Ausdruck ‚Schiff‘ schließt bei Verwendung in den Regeln 3 bis 13 bewegliche 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 und 10, 11, 12 und 13 eine Bezugnahme auf die ‚zuständige Behörde‘ ein.

## Regel 2

### Anwendung

- 1 Dieses Kapitel findet Anwendung auf
- .1 die folgenden Arten von Schiffen, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind:
    - .1.1. Fahrgastschiffe unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen;
    - .1.2. Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber, einschließlich Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, und
    - .1.3. bewegliche Offshore-Bohreinheiten;
  - .2 Hafenanlagen, in denen die genannten auf Auslandfahrten eingesetzten Schiffe abgefertigt werden.
- 2 Unbeschadet des Absatzes 1.2 entscheiden die Vertragsregierungen über den Umfang der Anwendung dieses Kapitels und der einschlägigen Abschnitte des Teils A des ISPS-Codes auf diejenigen Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet, die trotz hauptsächlicher Verwendung durch Schiffe, die nicht in der Auslandfahrt eingesetzt sind, gelegentlich Schiffe abfertigen müssen, die von einer Auslandfahrt einlaufen oder zu einer Auslandfahrt auslaufen.
- 2.1 Die Vertragsregierungen müssen ihre Entscheidungen nach Absatz 2 auf der Grundlage einer nach Maßgabe des Teils A des ISPS-Codes durchgeführten Risikobewertung für die Hafenanlage treffen.
- 2.2 Durch eine Entscheidung, die eine Vertragsregierung nach Absatz 2 trifft, darf das Niveau der Sicherheit nicht beeinträchtigt werden, das durch dieses Kapitel oder durch Teil A des ISPS-Codes erreicht werden soll.
- 3 Dieses Kapitel findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einer Vertragsregierung gehörende oder von ihr betriebene Schiffe, die im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.
- 4 Dieses Kapitel berührt nicht die Rechte oder Pflichten von Staaten nach dem Völkerrecht.

## Regel 3

### Verpflichtungen der Vertragsregierungen im Hinblick auf die Gefahrenabwehr

- 1 Die Verwaltungen legen Gefahrenstufen fest und stellen sicher, dass Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, Angaben über die Gefahrenstufen zur Verfügung gestellt werden. Treten bei den Gefahrenstufen Änderungen ein, so sind die Angaben über die Gefahrenstufen so zu aktualisieren, wie die Umstände dies erfordern.
- 2 Die Vertragsregierungen legen Gefahrenstufen 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 Gefahrenstufen zur Verfügung gestellt werden. Treten bei den Gefahrenstufen Änderungen ein, so sind die Angaben über die Gefahrenstufen so zu aktualisieren, wie die Umstände dies erfordern.

## Regel 4

**Vorschriften für Unternehmen und Schiffe**

- 1 Unternehmen haben die einschlägigen Vorschriften dieses Kapitels und des Teils A des ISPS-Codes unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B des ISPS-Codes einzuhalten.
- 2 Schiffe haben die einschlägigen Vorschriften dieses Kapitels und des Teils A des ISPS-Codes unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B des ISPS-Codes einzuhalten; dies wird nach den Bestimmungen des Teils A des ISPS-Codes 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 hat ein Schiff die Vorschriften für die von dieser Vertragsregierung festgelegte Gefahrenstufe einzuhalten, sofern diese Gefahrenstufe höher ist als die von der Verwaltung für dieses Schiff festgelegte Gefahrenstufe.
- 4 Schiffe haben unverzüglich auf jede Erhöhung der Gefahrenstufe zu reagieren.
- 5 Hält ein Schiff die Vorschriften dieses Kapitels oder des Teils A des ISPS-Codes nicht ein oder kann es die Vorschriften der durch die Verwaltung oder durch eine andere Vertragsregierung festgelegten Gefahrenstufe, die auf dieses Schiff anzuwenden sind, nicht einhalten, so hat das Schiff die entsprechende zuständige Behörde hierüber zu unterrichten, bevor ein Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder das Einlaufen in den Hafen erfolgt, je nachdem, welches Ereignis früher stattfindet.

## Regel 5

**Besondere Verantwortung von Unternehmen**

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

- .1 wer dafür zuständig ist, dass Besatzungsmitglieder oder sonstige zu dem betreffenden 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 wie im Folgenden erläutert 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, einschließlich Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, 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 Bruttoreaumzahl von 500 und darüber sowie bewegliche 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 bezeichnete 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 ist;
  - .2 darf es die Alarmmeldung an kein anderes Schiff senden;
  - .3 darf es keinen Alarm an Bord des Schiffes selbst auslösen und
  - .4 muss es 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 Die Bedienungselemente zum Auslösen des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff müssen so konzipiert sein, dass ein unbeabsichtigtes Auslösen des Alarms verhindert wird.
- 5 Der Pflicht zur Ausrüstung mit einem Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff kann durch Verwendung der zur Erfüllung der Vorschriften des Kapitels IV eingebauten Funkanlage Genüge getan werden, sofern alle Vorschriften dieser Regel eingehalten werden.
- 6 Geht bei einer Verwaltung eine Alarmmeldung zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff ein, so unterrichtet diese Verwaltung den Staat beziehungsweise die Staaten, in dessen beziehungsweise deren Nähe das Schiff zu dem betreffenden Zeitpunkt eingesetzt wird, unverzüglich.
- 7 Geht bei einer Vertragsregierung eine Alarmmeldung zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff von Bord eines Schiffes ein, das nicht ihre Flagge zu führen berechtigt ist, so unterrichtet diese Vertragsregierung die zuständige Verwaltung und gegebenenfalls den Staat oder die Staaten, in dessen beziehungsweise deren Nähe das Schiff zu dem betreffenden Zeitpunkt eingesetzt ist, unverzüglich.

#### Regel 7

##### **Drohungen gegen Schiffe**

- 1 Die Vertragsregierungen legen Gefahrenstufen fest und stellen sicher, dass Schiffen, die in ihrem Küstenmeer eingesetzt sind oder die ihre Absicht mitgeteilt haben, in ihr Küstenmeer einzulaufen, Angaben über die Gefahrenstufen 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 Sicherheitsbedenken in Bezug auf andere Schiffe, Bewegungen oder den Nachrichtenverkehr 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 zur Gefahrenabwehr, die von den betroffenen Schiffen nach Maßgabe des Teils A des ISPS-Codes zum Schutz vor Angriffen getroffen werden sollen und
  - .3 Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die der Küstenstaat gegebenenfalls zu treffen beschlossen hat.

#### Regel 8

##### **Ermessen des Kapitäns in Angelegenheiten der nautischen Schiffssicherheit und der Gefahrenabwehr auf dem Schiff**

- 1 Der Kapitän darf vom Unternehmen, vom Charterer oder von einer sonstigen Person nicht daran gehindert werden, eine Entscheidung zu treffen oder umzusetzen, die nach seinem fachmännischen Urteil zur Erhaltung der nautischen Schiffssicherheit und der Gefahrenabwehr auf dem Schiff erforderlich ist. Dazu gehören die Verweigerung der Anbordnahme von Personen (mit Ausnahme solcher Personen, die sich als von einer Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigt ausweisen können) oder ihrer Habe und die Weigerung, 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 einstweilige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr treffen, worüber er die Verwaltung und gegebenenfalls die Vertragsregierung, in deren Hafen das Schiff eingesetzt ist oder einzulaufen beabsichtigt, unverzüglich zu unterrichten hat. Alle diese einstweiligen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgrund dieser Regel müssen im höchstmöglichen Maße in einem angemessenen Verhältnis zu der geltenden Gefahrenstufe stehen. 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 Maßnahmen zur Einhaltung der 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 Vertragsregierung aufhält, der Kontrolle durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Regierung; diese können dieselben Bediensteten sein, welche die in Regel I/19 vorgesehenen Aufgaben erfüllen. Eine solche Kontrolle ist darauf beschränkt, dass überprüft wird, ob ein nach Maßgabe des Teils A des ISPS-Codes ausgestelltes und noch gültiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes oder ein vorläufiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes mitgeführt wird; diese Zeugnisse sind, wenn sie gültig sind, anzuerkennen, sofern nicht ein triftiger Grund für die Annahme besteht, dass das Schiff nicht den Vorschriften dieses Kapitels oder des Teils A des ISPS-Codes entspricht.
- 1.2 Liegt solch ein triftiger Grund vor oder wird auf Verlangen kein gültiges Zeugnis vorgelegt, so verhängen die von der Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten in Bezug auf dieses Schiff eine oder mehrere der in Absatz 1.3 vorgesehenen Kontrollmaßnahmen. Alle verhängten Maßnahmen müssen verhältnismäßig sein, wobei die in Teil B des ISPS-Codes gegebenen Hinweise zu berücksichtigen sind.
- 1.3 Diese Kontrollmaßnahmen bestehen in der Überprüfung des Schiffes, dem Auf- oder Festhalten des Schiffes, Beschränkungen des Schiffsbetriebs, insbesondere der Bewegungsfreiheit innerhalb des Hafens, oder der Ausweisung des Schiffes aus dem Hafen. Zusätzlich zu diesen Kontrollmaßnahmen oder an ihrer Stelle können auch andere, minderschwere verwaltungs- oder ordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden.

## 2 Schiffe, die in einen Hafen einer anderen Vertragsregierung 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 Einhaltung 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 den Namen der ausstellenden Behörde;
  - .2 die Gefahrenstufe, die zu dem betreffenden Zeitpunkt 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 zur 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 Tätigkeiten 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 in Bezug auf die Gefahrenabwehr (jedoch keine Einzelheiten des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff), wobei die in Teil B des ISPS-Codes gegebenen Hinweise zu berücksichtigen sind.

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 Regierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten die in Absatz 2.1 genannten Angaben liefern. Der Kapitän kann sich weigern, solche Angaben zu liefern, wobei es als vereinbart gilt, 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 triftigen Grund für die Annahme, dass das Schiff nicht den Vorschriften dieses Kapitels oder des Teils A des ISPS-Codes entspricht, so müssen sie versuchen, mit dem Schiff sowie zwischen dem Schiff und der Verwaltung einen Nachrichtenverkehr mit dem Ziel herbeizuführen, den Zustand der Nichteinhaltung der besagten Vorschriften zu korrigieren. Führt dieser Nachrichtenverkehr nicht zu einer Zustandskorrektur oder haben die Bediensteten einen anderweitigen triftigen Grund für die Annahme, dass das Schiff nicht den Vorschriften dieses Kapitels oder des Teils A des ISPS-Codes 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-Codes gegebenen Hinweise zu berücksichtigen sind.

2.5 Es handelt sich hierbei um die folgenden Schritte:

- .1 das Verlangen nach Korrektur des Zustandes der Nichteinhaltung;
- .2 das Verlangen, dass sich das Schiff an eine genau bezeichnete Stelle im Küstenmeer oder in den inneren Gewässern der betreffenden Vertragsregierung begibt;
- .3 eine Untersuchung 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 solcher Schritte ist das Schiff durch die Vertragsregierung über deren Absichten zu unterrichten. Der Kapitän kann daraufhin davon Abstand nehmen, in den betreffenden Hafen einzulaufen. In solchen Fällen ist diese Regel nicht anzuwenden.

### 3. Zusätzliche Bestimmungen

#### 3.1 Wird

- .1 eine Kontrollmaßnahme verhängt, bei der es sich nicht um eine minderschwere verwaltungs- oder ordnungsrechtliche Maßnahme im Sinne des Absatzes 1.3 handelt, oder
- .2 einer der Schritte im Sinne des Absatzes 2.5 ergriffen,

so hat ein von der Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigter Bediensteter die Verwaltung unverzüglich davon schriftlich zu unterrichten, wobei unter Angabe der Gründe mitzuteilen ist, welche Kontrollmaßnahmen verhängt oder sonstige Schritte ergriffen worden sind. Die Vertragsregierung, welche die Kontrollmaßnahmen verhängt oder die Schritte ergreift, muss auch die anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr, die das Zeugnis für das betroffene Schiff ausgestellt hat, und die Organisation unterrichten, wenn solche Kontrollmaßnahmen verhängt oder solche 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 Hafenstaats die geeigneten Tatsachen den Behörden des Staates des nächsten in Betracht kommenden Anlaufhafens — sofern dieser bekannt ist — und 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 sind 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 die von der Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten einen triftigen Grund 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 in Absatz 1.3 genannten Kontrollmaßnahmen und die in Absatz 2.5 genannten Schritte dürfen nach dieser Regel nur verhängt beziehungsweise ergriffen werden, bis der Zustand der Nichteinhaltung der genannten Vorschriften, der zu diesen Kontrollmaßnahmen beziehungsweise Schritten geführt hat, zur Zufriedenheit 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 Absatz 1 durch oder ergreifen sie Schritte nach Absatz 2,
  - .1 so sind alle möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten des Schiffes zu verhindern. Wird ein Schiff dadurch in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Schadensersatz;
  - .2 so darf der erforderliche Zugang zum Schiff in Notfällen oder aus humanitären Gründen sowie für Zwecke der Gefahrenabwehr nicht verhindert werden.

## Regel 10

**Vorschriften für Hafenanlagen**

- 1 Hafenanlagen müssen die einschlägigen Vorschriften dieses Kapitels und des Teils A des ISPS-Codes unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B des ISPS-Codes erfüllen.
- 2 Vertragsregierungen mit Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet, auf die diese Regel Anwendung findet, müssen sicherstellen,
  - .1 dass Risikobewertungen für die Hafenanlage nach Maßgabe des Teils A des ISPS-Codes durchgeführt, überprüft und genehmigt werden und
  - .2 dass Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage nach Maßgabe des Teils A des ISPS-Codes ausgearbeitet, überprüft, genehmigt und umgesetzt werden.
- 3 Vertragsregierungen müssen die Maßnahmen, die für die einzelnen Gefahrenstufen in einen Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage aufzunehmen sind, genau bezeichnen und mitteilen; dies gilt auch dann, wenn die Abgabe einer Sicherheitserklärung vorgeschrieben wird.

## Regel 11

**Abweichende Vereinbarungen zur Gefahrenabwehr**

- 1 Die Vertragsregierungen können bei der Durchführung dieses Kapitels und des Teils A des ISPS-Codes mit anderen Vertragsregierungen in schriftlicher Form zwei- oder mehrseitige Vereinbarungen über abweichende Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr betreffend beschränkte Auslandfahrten auf festgelegten Seewegen zwischen Hafenanlagen schließen, die sich in ihren Hoheitsgebieten befinden.
- 2 Eine solche Vereinbarung darf das Niveau der Sicherheit anderer Schiffe oder von Hafenanlagen nicht beeinträchtigen, die nicht unter die Vereinbarung fallen.
- 3 Ein Schiff, das unter eine solche Vereinbarung fällt, darf mit einem Schiff, das nicht unter die Vereinbarung fällt, keine Tätigkeiten von Schiff zu Schiff durchführen.
- 4 Solche Vereinbarungen sind in bestimmten Zeitabständen zu überprüfen, wobei sowohl die zwischenzeitlichen Erfahrungen als auch etwaige Änderungen der Umstände des Einzelfalls oder der Bewertung der Bedrohungssituationen der Schiffe, Hafenanlagen oder Seewege, die unter die betreffende Vereinbarung fallen, zu berücksichtigen sind.

## Regel 12

**Gleichwertige Vorkehrungen für die Gefahrenabwehr**

- 1 Eine Verwaltung kann einem bestimmten Schiff oder einer Gruppe von Schiffen, das/die ihre Flagge zu führen berechtigt ist/sind, erlauben, andere, jedoch den in diesem Kapitel oder in Teil A des ISPS-Codes vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gleichwertige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr anzuwenden, sofern diese mindestens so wirksam sind wie die in diesem Kapitel oder in Teil A des ISPS-Codes vorgeschriebenen. Gestattet eine Verwaltung solche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, so hat sie der Organisation darüber Einzelheiten mitzuteilen.
- 2 Bei der Durchführung dieses Kapitels und des Teils A des ISPS-Codes kann eine Vertragsregierung einer bestimmten Hafenanlage oder einer 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-Codes vorgeschriebenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gleichwertige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr anzuwenden, sofern diese mindestens so wirksam sind wie die in diesem Kapitel oder in Teil A des ISPS-Codes vorgeschriebenen. Gestattet eine Vertragsregierung solche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, so hat sie der Organisation darüber Einzelheiten mitzuteilen.

## Regel 13

**Übermittlung von Angaben**

- 1 Die Vertragsregierungen 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 Namen ihrer für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen zuständigen innerstaatlichen Behörde(n) und die entsprechenden Daten für die Kontaktaufnahme mit diesen;
  - .2 die Örtlichkeiten in ihrem Hoheitsgebiet, die unter die genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage fallen;
  - .3 die Namen der Stellen, die benannt worden sind, um zu jeder Zeit für die Entgegennahme von und die Reaktion auf Alarmmeldungen zur Gefahrenabwehr von Schiff zu Land im Sinne der Regel 6.2.1 zur Verfügung zu stehen, und die entsprechenden Daten für die Kontaktaufnahme mit diesen;
  - .4 die Namen der Stellen, die benannt worden sind, um zu jeder Zeit für die Entgegennahme von und die Reaktion auf Mitteilungen von Vertragsregierungen zur Verfügung zu stehen, die Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften im Sinne der Regel 9.3.1 durchführen, und die entsprechenden Daten für die Kontaktaufnahme mit diesen sowie
  - .5 die Namen der Stellen, die benannt worden sind, um zu jeder Zeit im Sinne der Regel 7.2 für die Erteilung von Rat oder die Gewährung von Unterstützung an Schiffe zur Verfügung zu stehen und denen Schiffe über etwaige Sicherheitsbedenken berichten können; in der Folge werden diese Angaben ständig aktualisiert, sobald diesbezügliche Änderungen eintreten. Die Organisation leitet diese Einzelheiten an die anderen Vertragsregierungen zur Unterrichtung von deren Bediensteten weiter.
- 2 Die Vertragsregierungen übermitteln der Organisation spätestens am 1. Juli 2004 die Namen aller anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr, die ermächtigt sind, in ihrem Namen zu handeln, sowie die entsprechenden Daten für die Kontaktaufnahme mit diesen; dabei sind auch genaue Angaben über die besonderen Zuständigkeiten und die Bedingungen zu übermitteln, unter denen diesen Stellen diese Ermächtigung erteilt worden ist. Diese Angaben werden ständig aktualisiert, sobald diesbezügliche Änderungen eintreten. Die Organisation leitet diese Einzelheiten an die anderen Vertragsregierungen zur Unterrichtung von deren Bediensteten weiter.
- 3 Die Vertragsregierungen übermitteln der Organisation spätestens am 1. Juli 2004 eine Zusammenstellung, aus der die genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage 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 in der Hafenanlage fallen, sowie das jeweilige Genehmigungsdatum; in der Folge teilen es die Vertragsregierungen mit, wenn eine der nachstehend aufgeführten Änderungen eintritt:
  - .1 Bei den Örtlichkeiten, die unter einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage fallen, sollen Änderungen eingeführt werden oder solche Änderungen sind bereits eingeführt worden. In solchen Fällen muss aus den zu übermittelnden Angaben hervorgehen, welche Änderungen bei den unter den Plan fallenden Orten wann eingeführt werden sollen beziehungsweise eingeführt worden sind;
  - .2 ein genehmigter Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage, der früher in der der Organisation übermittelten Liste enthalten war, soll aus dieser Liste gestrichen werden oder ist bereits gestrichen worden. In solchen Fällen muss aus den zu übermittelnden Angaben das Datum hervorgehen, an dem die Streichung wirksam werden wird beziehungsweise durchgeführt worden ist. In solchen Fällen ist der Organisation die Mitteilung so früh wie praktisch möglich zu übermitteln;
  - .3 zu der Liste der genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen Einträge hinzugefügt werden. In solchen Fällen müssen aus den zu übermittelnden Angaben die unter den Plan fallenden Örtlichkeiten und das jeweilige Genehmigungsdatum hervorgehen.
- 4 Die Vertragsregierungen übermitteln der Organisation ab dem 1. Juli 2004 in Zeitabständen von fünf Jahren jeweils eine überprüfte und aktualisierte Fassung der Liste, aus der alle genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage 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 in der Hafenanlage 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.



- 5 Die Vertragsregierungen übermitteln der Organisation Angaben über nach Regel 11 geschlossene Vereinbarungen. Zu diesen Angaben gehören
- .1 die Namen der Vertragsregierungen, welche die Vereinbarung geschlossen haben;
  - .2 die Hafenanlagen und die festgelegten Seewege, 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;
- danach teilen es die Vertragsregierungen der Organisation so bald wie praktisch möglich mit, wenn 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 Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr erlaubt, teilt der Organisation so bald wie praktisch möglich Einzelheiten hierüber mit.
- 7 Die Organisation stellt die nach Absatz 3 übermittelten Angaben anderen Vertragsregierungen auf Ersuchen zur Verfügung.“
-

## ANHANG II

## „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 Gefahrenabwehr in der Schifffahrt neue Bestimmungen zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie diesen Code. Diese neuen Vorschriften stellen den internationalen Rahmen dar, innerhalb dessen Schiffe und Hafenanlagen zusammenarbeiten können, um die Sicherheit des Seeverkehrs bedrohende Handlungen aufzudecken und vor der Begehung solcher Handlungen abzuschrecken.
2. Nach den tragischen Ereignissen des 11. September 2001 wurde auf der zweiundzwanzigsten Tagung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation („Organisation“) im November 2001 der einstimmige Beschluss gefasst, neue Maßnahmen bezüglich der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen auszuarbeiten und sie von einer Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (bekannt als 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 nichtstaatlichen 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 zwischen den Tagungen zusammentretende Arbeitsgruppe des MSC über die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt (MSC Intersessional Working Group on Maritime Security) ein, um die Ausarbeitung und Annahme der entsprechenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu beschleunigen. Die erste Sitzung der MSC Intersessional Working Group on Maritime Security fand im Februar 2002 statt; das Beratungsergebnis wurde im Mai 2002 bei der fünfundsiebzigsten Tagung des MSC vorgetragen und geprüft; bei dieser Gelegenheit wurde eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur weiteren Ausarbeitung der unterbreiteten Vorschläge eingerichtet. Der MSC prüfte auf seiner fünfundsiebzigsten Tagung den Bericht dieser Ad-hoc-Arbeitsgruppe und empfahl, die Arbeit mit Hilfe einer weiteren MSC Intersessional Working Group fortzuführen, die im September 2002 zusammenkam. Der MSC erörterte auf seiner sechsunndsiebzigsten Tagung das Ergebnis der Tagung der MSC Intersessional Working Group vom September 2002 und die weiteren Arbeiten der MSC-Arbeitsgruppe, die zusammen mit der sechsunndsiebzigsten 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 geltenden 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 zu Kapitel XI-1 von SOLAS 74, mit denen das Aufbringen der Schiffsidentifikationsnummer und das Mitführen einer lückenlosen Stammdatendokumentation geregelt wird. Die Diplomatische Konferenz nahm auch eine Reihe von Konferenz-Entschlüssen an, unter anderem über die Durchführung und Änderung dieses Codes, die technische Zusammenarbeit und 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 über die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt notwendig sein können.
5. Kapitel XI-2 von SOLAS 74 und dieser Code finden auf Schiffe und auf Hafenanlagen Anwendung. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs von SOLAS 74 auf Hafenanlagen wurde deswegen vereinbart, weil durch SOLAS 74 am schnellsten sichergestellt werden kann, dass die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr rasch in Kraft treten und wirksam werden können. Man vereinbarte jedoch ebenfalls, dass sich die Bestimmungen über die Hafenanlagen nur auf das Zusammenwirken von Schiff und Hafen beziehen sollen. Das weiter reichende Thema der Gefahrenabwehr in Hafengebieten wird bei weiteren gemeinsamen Arbeiten 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 soll.
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 Harmonisierten System der Besichtigung und Zeugniserteilung sicherzustellen.
7. Die Bestimmungen stellen eine wesentliche Änderung in der Herangehensweise der internationalen Seeverkehrswirtschaft an das Thema der Gefahrenabwehr im Seeverkehr dar. Es wird nicht verkannt, dass durch diese Bestimmungen auf manche Vertragsregierungen erhebliche zusätzliche Belastungen zukommen können. Die Bedeutung der technischen Zusammenarbeit bei der Unterstützung von Vertragsregierungen bei der Durchführung der Bestimmungen wird in vollem Umfang anerkannt.

8. Die Durchführung der Bestimmungen wird eine kontinuierliche und wirksame Zusammenarbeit und Verständigung zwischen allen erfordern, die einen Bezug zu Schiffen und Hafenanlagen haben oder diese benutzen, also insbesondere Schiffsbesatzungen, Beschäftigte in Häfen, Fahrgäste, Ladungsbeteiligte, die Betreiber von Schiffen und von Häfen sowie die Bediensteten von nationalen und örtlichen für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden. Bestehende Praktiken und Verfahren werden überprüft und geändert werden müssen, wenn sie kein angemessenes Niveau der Sicherheit bieten. Im Interesse einer erhöhten Gefahrenabwehr in der Schifffahrt werden Schifffahrt und Hafengewirtschaft sowie nationale und örtliche Behörden zusätzliche Verantwortung übernehmen müssen.
9. Die in Teil B dieses Codes gegebenen Hinweise sollen bei der Durchführung der in Kapitel XI-2 von SOLAS 74 und in Teil A dieses Codes enthaltenen Bestimmungen über die Gefahrenabwehr 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 unvereinbar ist mit der gebührenden Achtung der Grundrechte und Grundfreiheiten, wie sie in internationalen Instrumenten niedergelegt sind, vor allem in denen, die sich auf Seeleute und auf Flüchtlinge beziehen; hierzu gehört die Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit sowie für die internationalen Normen betreffend Arbeitnehmer auf Schiffen und in Häfen.
11. In der Erkenntnis, 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 Behörden zuzulassen ist, sofern die Formalitäten bei der Ankunft des Schiffes erfüllt worden sind und die Behörden keinen Anlass zur Verweigerung des Anlandehens aus Gründen des Gesundheitsschutzes oder der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung haben, sollen die Vertragsregierungen bei der Genehmigung von Plänen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und in der Hafenanlage in angemessener Weise berücksichtigen, dass Mitglieder der Schiffsbesatzung Menschen sind, die auf einem Schiff leben und arbeiten und die Möglichkeit zum Landgang sowie Zugang zu den landgestützten Wohlfahrtseinrichtungen für Seeleute einschließlich der Gesundheitsfürsorge haben müssen.

## TEIL A

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

## 1 ALLGEMEINES

1.1 **Einführung**

Dieser Teil des Internationalen Codes 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 der jeweils geltenden Fassung Bezug genommen wird.

1.2 **Ziele**

Der Code hat folgende Ziele:

- .1 die Schaffung eines internationalen Rahmens für die Zusammenarbeit zwischen Vertragsregierungen, staatlichen Stellen und örtlichen Verwaltungen einerseits und der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft andererseits bei der Aufdeckung von Sicherheitsrisiken und bei der Einleitung von Vorsorgemaßnahmen gegen sicherheitsrelevante Ereignisse, die im internationalen Handel eingesetzte Schiffe oder Hafenanlagen beeinträchtigen;
- .2 die Festlegung der jeweiligen Aufgaben und Zuständigkeiten von Vertragsregierungen, staatlichen Stellen und örtlichen Verwaltungen sowie der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft auf nationaler und internationaler Ebene zur Sicherstellung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt;
- .3 die Sicherstellung des frühzeitigen und wirkungsvollen Sammelns und Austauschs sicherheitsbezogener Angaben;
- .4 die Bereitstellung einer Methode für Risikobewertungen im Hinblick auf die Aufstellung von Plänen und Verfahren zur Reaktion auf wechselnde Gefahrenstufen;
- .5 die Bildung von Vertrauen in das Vorhandensein angemessener und verhältnismäßiger Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt.

1.3 **Materiell wirksame Vorschriften**

Für das Erreichen seiner Ziele enthält dieser Code eine Reihe materiell wirksamer Vorschriften. Diese umfassen unter anderem

- .1 das Sammeln und Bewerten von Angaben betreffend Bedrohungssituationen und den Austausch solcher Angaben mit den in Betracht kommenden Vertragsregierungen;
- .2 die Erstellung von Protokollen über den Nachrichtenverkehr für Schiffe und Hafenanlagen;
- .3 die Verhinderung des unerlaubten Zugangs zu Schiffen und Hafenanlagen und zu den Bereichen auf Schiffen und in Hafenanlagen mit Zugangsbeschränkung;
- .4 die Verhinderung des Anbordschaffens unerlaubter Waffen, Brandsätze oder Explosivstoffe auf Schiffe beziehungsweise des Einbringens dieser Gegenstände in Hafenanlagen;
- .5 das Bereitstellen von Mitteln zur Alarmauslösung als Reaktion auf Bedrohungssituationen oder sicherheitsrelevante Ereignisse;
- .6 das Erstellen von Plänen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und in der Hafenanlage auf der Grundlage von Risikobewertungen;
- .7 das Abhalten von Ausbildungsmaßnahmen, Schulungen und Übungen, durch die sichergestellt werden soll, dass die Beteiligten mit den Plänen und Verfahren zur Gefahrenabwehr 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 der 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 auf dem Schiff‘ bezeichnet einen Plan, der ausgearbeitet worden ist, um die Anwendung von Maßnahmen an Bord des Schiffes sicherzustellen, die dazu bestimmt sind, Personen an Bord, Ladung, Beförderungseinheiten, Schiffsvorräte oder das Schiff selbst vor den Gefahren eines sicherheitsrelevanten Ereignisses zu schützen.



- .5 Der Ausdruck ‚Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage‘ bezeichnet einen Plan, der ausgearbeitet worden ist, um die Anwendung von Maßnahmen sicherzustellen, die dazu bestimmt sind, die Hafenanlage sowie Schiffe, Personen, Ladung, Beförderungseinheiten und Schiffsvorräte innerhalb der Hafenanlage vor den Gefahren eines sicherheitsrelevanten Ereignisses zu schützen.
  - .6 Der Ausdruck ‚Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff‘ bezeichnet diejenige dem Kapitän rechenschaftspflichtige Person an Bord des Schiffes, die vom Unternehmen als verantwortlich für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff benannt worden ist; zu ihren Aufgaben gehört die Umsetzung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und die Pflege von Kontakten mit dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage.
  - .7 Der Ausdruck ‚Beauftragter für die Gefahrenabwehr im Unternehmen‘ bezeichnet diejenige Person, die vom Unternehmen als verantwortlich dafür benannt worden ist, dass eine Risikobewertung für das Schiff durchgeführt wird und ein Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff ausgearbeitet, zur Genehmigung vorgelegt sowie danach umgesetzt und fortgeschrieben wird; zu ihren Aufgaben gehört die Pflege von Kontakten mit den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff.
  - .8 Der Ausdruck ‚Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage‘ bezeichnet diejenige Person, die als verantwortlich für die Ausarbeitung, Umsetzung, Überprüfung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage benannt worden ist; zu ihren Aufgaben gehört die Pflege von Kontakten mit den Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff und im Unternehmen.
  - .9 Der Ausdruck ‚Gefahrenstufe 1‘ bezeichnet die Stufe, bei der zu jeder Zeit ein Mindestmaß an zweckmäßigen Schutzmaßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten ist.
  - .10 Der Ausdruck ‚Gefahrenstufe 2‘ bezeichnet die Stufe, bei der aufgrund des erhöhten Risikos eines sicherheitsrelevanten Ereignisses für einen bestimmten Zeitraum zusätzliche zweckmäßige Schutzmaßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind.
  - .11 Der Ausdruck ‚Gefahrenstufe 3‘ bezeichnet die Stufe, bei der für einen begrenzten Zeitraum weitere spezielle Schutzmaßnahmen zur Gefahrenabwehr aufrechtzuerhalten sind; diese Stufe gilt, wenn ein sicherheitsrelevantes Ereignis wahrscheinlich ist oder unmittelbar bevorsteht, auch wenn das genaue Ziel unter Umständen nicht bekannt ist.
- 2.2 Der Ausdruck ‚Schiff‘ schließt bei Verwendung in diesem Code bewegliche 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 näher 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 folgenden Arten von Schiffen, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind:
      - .1 Fahrgastschiffe unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen;
      - .2 Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen;
      - .3 bewegliche Offshore-Bohreinheiten;
    - .2 Hafenanlagen, in denen die genannten in der Auslandfahrt eingesetzten Schiffe abgefertigt werden.
  - 3.2 Unbeschadet des Abschnitts 3.1.2 entscheiden die Vertragsregierungen über den Umfang der Anwendung dieses Teils des Codes auf diejenigen Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet, die trotz hauptsächlicher Verwendung durch Schiffe, die nicht in der Auslandfahrt eingesetzt sind, gelegentlich Schiffe abfertigen müssen, die von einer Auslandfahrt einlaufen oder zu einer Auslandfahrt auslaufen.
    - 3.2.1 Die Vertragsregierungen müssen ihre Entscheidungen nach Abschnitt 3.2 auf der Grundlage einer nach Maßgabe dieses Teils des Codes durchgeführten Risikobewertung für die Hafenanlage treffen.
    - 3.2.2 Durch eine Entscheidung, die eine Vertragsregierung nach Abschnitt 3.2 trifft, darf das Niveau der Sicherheit nicht beeinträchtigt werden, das durch Kapitel XI-2 oder durch diesen Teil des Codes erreicht werden soll.
  - 3.3 Dieser Code findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einer Vertragsregierung gehörende oder von ihr betriebene Schiffe, die im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

- 3.4 Die Abschnitte 5 bis 13 und 19 dieses Teils finden auf Unternehmen und Schiffe im Sinne der Regel XI-2/4 Anwendung.
- 3.5 Die Abschnitte 5 und 14 bis 18 dieses Teils finden auf Hafenanlagen im Sinne der Regel XI-2/10 Anwendung.
- 3.6 Dieser Code berührt nicht die Rechte oder Pflichten von Staaten nach dem Völkerrecht.
- 4 ZUSTÄNDIGKEITEN VON VERTRAGSREGIERUNGEN
- 4.1 Nach Maßgabe der Regeln XI-2/3 und XI-2/7 legen die Vertragsregierungen Gefahrenstufen fest und geben Hinweise zum Schutz vor sicherheitsrelevanten Ereignissen. Je höher die Gefahrenstufe ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass es zu einem sicherheitsrelevanten Ereignis kommt. 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 das Ausmaß der unmittelbar bevorstehenden Bedrohung;
  - .4 die möglichen Folgen eines solchen sicherheitsrelevanten Ereignisses.
- 4.2 Legt eine Vertragsregierung Gefahrenstufe 3 fest, so gibt sie den Schiffen und Hafenanlagen, die betroffen sein können, bei Bedarf geeignete Anweisungen und stellt ihnen sicherheitsbezogene Angaben zur Verfügung.
- 4.3 Die Vertragsregierungen können bestimmte ihnen nach Kapitel XI-2 und nach diesem Teil des Codes obliegende sicherheitsbezogene Aufgaben einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr übertragen; hiervon ausgenommen sind
- .1 die Festlegung der anwendbaren Gefahrenstufe;
  - .2 die Genehmigung einer Risikobewertung für die Hafenanlage und spätere Änderungen einer genehmigten Bewertung;
  - .3 die Festlegung, welchen Hafenanlagen vorgeschrieben wird, einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu benennen;
  - .4 die Genehmigung eines Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und spätere Änderungen eines genehmigten Plans;
  - .5 die Durchführung von Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften nach Regel XI-2/9;
  - .6 die Festlegung der Voraussetzungen für eine Sicherheitserklärung.
- 4.4 Die Vertragsregierungen müssen in einem Umfang, den sie für angemessen halten, die Wirksamkeit der Pläne zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder in der Hafenanlage 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. SICHERHEITSERKLÄRUNG
- 5.1 Die Vertragsregierungen legen fest, wann eine Sicherheitserklärung erforderlich ist; dabei berücksichtigen sie, welchen Risiken Personen, materielle Güter oder die Umwelt durch das Zusammenwirken von Schiff und Hafen beziehungsweise Tätigkeiten von Schiff zu Schiff ausgesetzt sind.
- 5.2 Ein Schiff kann um die Erstellung einer Sicherheitserklärung 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 ein Zusammenwirken stattfindet;
  - .2 wenn zwischen Vertragsregierungen eine Vereinbarung über eine Sicherheitserklärung besteht, die bestimmte Auslandfahrten oder bestimmte Schiffe auf solchen Fahrten erfasst;
  - .3 wenn es eine Bedrohungssituation oder ein sicherheitsrelevantes Ereignis gegeben hat, an der/dem das Schiff beteiligt war beziehungsweise in die/das die Hafenanlage einbezogen war;
  - .4 wenn sich das Schiff in einem Hafen aufhält, der nicht der Verpflichtung unterliegt, einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu haben und umzusetzen;
  - .5 wenn das Schiff Tätigkeiten von Schiff zu Schiff mit einem anderen Schiff durchführt, das nicht der Verpflichtung unterliegt, einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff zu haben und umzusetzen.

- 5.3 Der Eingang eines Ersuchens um Erstellung einer Sicherheitserklärung nach diesem Abschnitt ist von der betreffenden Hafenanlage beziehungsweise von dem betreffenden Schiff zu bestätigen.
- 5.4 Die Sicherheitserklärung ist wie folgt zu erstellen:
- .1 vom Kapitän oder vom Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff im Namen des betreffenden Schiffes beziehungsweise der betreffenden Schiffe und gegebenenfalls
  - .2 vom Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder, sofern die Vertragsregierung etwas anderes bestimmt, von einer anderen, für die Gefahrenabwehr an Land zuständigen Stelle im Namen der Hafenanlage.
- 5.5 In der Sicherheitserklärung sind die Vorschriften über die Gefahrenabwehr anzugeben, die für die jeweilige Hafenanlage und das jeweilige Schiff (beziehungsweise für die jeweiligen Schiffe) gemeinsam gelten können; außerdem ist die Zuständigkeit eines/einer jeden anzugeben.
- 5.6 Die Vertragsregierungen müssen unter Berücksichtigung der Regel XI-2/9.2.3 den Mindestzeitraum festlegen, währenddessen die Hafenanlagen in ihrem Hoheitsgebiet Sicherheitserklärungen aufbewahren müssen.
- 5.7 Die Verwaltungen müssen unter Berücksichtigung der Regel XI-2/9.2.3 den Mindestzeitraum festlegen, währenddessen Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, Sicherheitserklärungen aufbewahren müssen.
- 6 PFLICHTEN DES UNTERNEHMENS
- 6.1 Das Unternehmen muss sicherstellen, dass der Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff eine deutliche Aussage enthält, welche die Befehlsgewalt des Kapitäns betont. Das Unternehmen muss im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff klarstellen, dass der Kapitän die höchste Befehlsgewalt und Zuständigkeit dafür hat, Entscheidungen hinsichtlich der nautischen Schiffssicherheit und der Gefahrenabwehr auf dem Schiff zu treffen und bei Bedarf die Unterstützung des Unternehmens oder jeder beliebigen Vertragsregierung anzufordern.
- 6.2 Das Unternehmen muss sicherstellen, dass der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen, der Kapitän und der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff die erforderliche Unterstützung erhalten, um ihre Aufgaben und Zuständigkeiten nach Kapitel XI-2 und diesem Teil des Codes wahrzunehmen.
7. GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF
- 7.1 Ein Schiff ist gehalten, sich nach den von den Vertragsregierungen festgelegten Gefahrenstufen zu richten, wie dies im Folgenden erläutert ist.
- 7.2 Bei Gefahrenstufe 1 sind durch geeignete Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes auf allen Schiffen die nachstehenden Tätigkeiten wahrzunehmen, um sicherheitsrelevante Ereignisse zu erkennen und Vorsorgemaßnahmen gegen sie einzuleiten:
- .1 Es ist sicherzustellen, dass alle Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff wahrgenommen 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 Deckflächen 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 den sicherheitsbezogenen Nachrichtenverkehr jederzeit verfügbar sind.
- 7.3 Bei Gefahrenstufe 2 sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes für jede in Abschnitt 7.2 genannte Tätigkeit zusätzliche Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff aufgeführt sind.
- 7.4 Bei Gefahrenstufe 3 sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes für jede in Abschnitt 7.2 genannte Tätigkeit die im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff aufgeführten weiteren speziellen Schutzmaßnahmen zu ergreifen.
- 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 für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage den Beginn der Durchführung der im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff — sowie bei Gefahrenstufe 3 in den von der Vertragsregierung, die Gefahrenstufe 3 festgelegt hat, gegebenen Anweisungen — dargelegten geeigneten Maßnahmen und Verfahrensweisen zu bestätigen. Das Schiff muss etwaige Schwierigkeiten bei der Durchführung melden. In solchen Fällen nehmen der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff miteinander Kontakt auf und koordinieren die geeigneten Maßnahmen.
- 7.7 Wird ein Schiff von der Verwaltung aufgefordert, für sich eine höhere Gefahrenstufe festzulegen, oder gilt für das Schiff bereits eine höhere Gefahrenstufe, als sie für den Hafen festgelegt ist, in den das Schiff einzulaufen beabsichtigt oder in dem es sich aufhält, so hat das Schiff unverzüglich die zuständige Behörde der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage von dieser Situation zu unterrichten.
- 7.7.1 In solchen Fällen nehmen der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff und der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage miteinander Kontakt auf und koordinieren erforderlichenfalls die geeigneten 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 festzulegen, so unterrichtet sie diese Vertragsregierung unverzüglich darüber.
- 7.9 Legen Vertragsregierungen eine Gefahrenstufe fest und stellen sie sicher, dass Schiffen, die in ihrem Küstenmeer eingesetzt sind oder die ihre Absicht mitgeteilt haben, in ihr Küstenmeer einzulaufen, Angaben über die Gefahrenstufe zur Verfügung gestellt werden, so sind die betreffenden Schiffe darüber zu belehren, dass sie Wachsamkeit zu üben haben und ihrer Verwaltung sowie etwaigen benachbarten Küstenstaaten sämtliche ihnen zur Kenntnis gelangende Angaben melden müssen, welche die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt in dem betreffenden Gebiet beeinträchtigen könnten.
- 7.9.1 Bei der Unterrichtung dieser Schiffe über die geltende Gefahrenstufe muss eine Vertragsregierung die Schiffe unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes auch darüber belehren, welche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sie ergreifen sollen und welche Maßnahmen zum Schutz vor der Bedrohung gegebenenfalls von der Vertragsregierung ergriffen worden sind.
8. RISIKOBEWERTUNG FÜR DAS SCHIFF
- 8.1 Die Risikobewertung für das Schiff ist ein wesentlicher Bestandteil des Verfahrens der Ausarbeitung und Aktualisierung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff.
- 8.2 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen muss sicherstellen, dass die Risikobewertung für das Schiff von Personen mit einschlägiger Erfahrung in der Beurteilung der Gefährdungslage eines Schiffes nach Maßgabe dieses Abschnitts und unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes durchgeführt wird.
- 8.3 Vorbehaltlich des Abschnitts 9.2.1 kann eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr die Risikobewertung für das Schiff für ein bestimmtes Schiff durchführen.
- 8.4 Zur Risikobewertung für das Schiff gehören eine Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr vor Ort sowie mindestens die folgenden Bestandteile:
- .1 die Ermittlung der vorhandenen Maßnahmen, Verfahren und betrieblichen Vorgänge zur Gefahrenabwehr;
  - .2 die Ermittlung und Beurteilung wichtiger betrieblicher Vorgänge an Bord eines Schiffes, deren Schutz wichtig ist;
  - .3 die Ermittlung des möglichen Risikos von Bedrohungen wichtiger betrieblicher Vorgänge an Bord eines Schiffes sowie der Wahrscheinlichkeit des Auftretens solcher Bedrohungen zum Zweck der Festlegung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und der Bestimmung ihrer Rangfolge;
  - .4 die Ermittlung von Schwachstellen, einschließlich Schwachstellen im Bereich ‚menschliches Versagen‘, bei der Infrastruktur sowie bei Herangehens- und Verfahrensweisen.
- 8.5 Die Risikobewertung für das Schiff ist vom Unternehmen zu dokumentieren, zu überprüfen, zu genehmigen und aufzubewahren.

- 9 PLAN ZUR GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF
- 9.1 Jedes Schiff muss an Bord einen von der Verwaltung genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff mitführen. In diesem Plan müssen Bestimmungen für die drei Gefahrenstufen im Sinne der Begriffsbestimmung in diesem Teil des Codes enthalten sein.
- 9.1.1 Vorbehaltlich des Abschnitts 9.2.1 kann eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr den Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff für ein bestimmtes Schiff erstellen.
- 9.2 Die Verwaltung kann die Überprüfung und Genehmigung von Plänen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder von Änderungen bereits früher genehmigter Pläne anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr übertragen.
- 9.2.1 In solchen Fällen darf die anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr, welche die Überprüfung und Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder seiner Änderungen für ein bestimmtes Schiff durchführt, nicht mit der Durchführung der Risikobewertung für das Schiff, des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder der Änderungen des Plans, die zur Überprüfung anstehen, befasst gewesen sein.
- 9.3 Bei der zur Genehmigung erfolgenden Vorlage eines Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder von Änderungen eines bereits früher genehmigten Plans 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 Codes in der Arbeitssprache beziehungsweise den Arbeitssprachen des Schiffes abzufassen. Gehört Englisch, Französisch oder Spanisch nicht zu den benutzten Sprachen, 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 unerlaubten Zugangs zu ihnen;
  - .3 Maßnahmen zur Verhinderung des unerlaubten Zugangs zum Schiff;
  - .4 Verfahren zur Reaktion auf Bedrohungssituationen oder auf Beeinträchtigungen der Gefahrenabwehr einschließlich Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung wichtiger betrieblicher Vorgänge auf dem Schiff oder beim Zusammenwirken von Schiff und Hafen;
  - .5 Verfahren zur Reaktion auf sicherheitsbezogene Anweisungen, die eine Vertragsregierung bei Gefahrenstufe 3 geben kann;
  - .6 Verfahren für die Evakuierung bei Bedrohungssituationen oder bei Beeinträchtigungen der Gefahrenabwehr;
  - .7 Aufgaben des Schiffspersonals, dem im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr Zuständigkeiten zugewiesen worden sind, und sonstigen Schiffspersonals betreffend Gesichtspunkte der Gefahrenabwehr;
  - .8 Verfahren zur Qualitätsprüfung (Audit) der Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr;
  - .9 Verfahren für Ausbildungsmaßnahmen, 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 und für seine Aktualisierung;
  - .12 Verfahren für die Meldung sicherheitsrelevanter Ereignisse;
  - .13 namentliche Benennung des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff;
  - .14 namentliche Benennung des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen einschließlich der entsprechenden Daten für die Kontaktaufnahme mit diesem rund um die Uhr;
  - .15 Verfahren für die Sicherstellung von Überprüfung, Probetrieb, Kalibrierung und Instandhaltung sämtlicher Ausrüstungsgegenstände für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff;
  - .16 Angabe der Frequenz für Probetrieb und/oder Kalibrierung sämtlicher Ausrüstungsgegenstände für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff;
  - .17 Benennung der Örtlichkeiten, in denen sich die Bedienungselemente zum Auslösen des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff befinden;
  - .18 Verfahren, Anweisungen und Hinweise für die Benutzung des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, insbesondere für Probetrieb, Aktivierung, Deaktivierung und Neueinstellung sowie für die Eingrenzung von Fehlalarmen.
- 9.4.1 Das Personal, das interne Qualitätsprüfungen der im Plan dargestellten Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr durchführt oder die Umsetzung des Plans beurteilt, darf in keiner Beziehung zu den zu überprüfenden Tätigkeiten stehen, 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 genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder der in einem genehmigten Plan aufgeführten Ausrüstung für die Gefahrenabwehr nicht durchgeführt werden dürfen, 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 Codes vorgeschriebenen Maßnahmen.
- 9.5.1 Die Art der Änderungen des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder an der Ausrüstung für die Gefahrenabwehr, die von der Verwaltung nach Maßgabe des Abschnitts 9.5 besonders genehmigt worden sind, sind so zu dokumentieren, dass die entsprechende Genehmigung deutlich daraus hervorgeht. Diese Genehmigung ist an Bord verfügbar zu halten und zusammen mit dem internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (oder dem vorläufigen internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes) 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 auf dem Schiff unterliegen nicht der Überprüfung durch die von einer Vertragsregierung zur Durchführung von Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften im Sinne der Regel XI-2/9 ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten; hiervon ausgenommen sind die in Abschnitt 9.8.1 dargestellten Umstände.
- 9.8.1 Haben die von einer Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten triftige Gründe für die Annahme, dass das Schiff den Vorschriften des Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes nicht entspricht, und stellt die Überprüfung der einschlägigen Vorschriften des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die einzige Möglichkeit dar, diesen Zustand festzustellen oder zu korrigieren, so ist ein begrenzter Zugriff auf die spezifischen Abschnitte des Plans über die Nichteinhaltung 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 Abschnitte 9.4.2, 9.4.4, 9.4.5, 9.4.7, 9.4.15, 9.4.17 und 9.4.18 dieses Teils des Codes 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 folgenden im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff genannten Tätigkeiten sind unter Berücksichtigung der Regel XI-2/9.2.3 zumindest für die von der Verwaltung festgelegte Mindestaufbewahrungsfrist an Bord mitzuführen:
- .1 Ausbildungsmaßnahmen, Schulungen und Übungen;
  - .2 Bedrohungssituationen und sicherheitsrelevante Ereignisse;
  - .3 Beeinträchtigungen der Gefahrenabwehr;
  - .4 Änderungen der Gefahrenstufe;
  - .5 Mitteilungen im Zusammenhang mit der unmittelbaren Gefahrenabwehr auf dem Schiff, beispielsweise gezielt gegen das Schiff oder gegen Hafenanlagen, in denen sich das Schiff aufhält oder aufgehalten hat, gerichtete Drohungen;
  - .6 interne Qualitätsprüfungen und Überprüfungen von Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr;
  - .7 regelmäßige Überprüfung der Risikobewertung für das Schiff;
  - .8 regelmäßige Überprüfung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff;
  - .9 Durchführung etwaiger Änderungen des Plans;
  - .10 Instandhaltung, Kalibrierung und Probetrieb sämtlicher an Bord vorgesehener Ausrüstungsgegenstände für die Gefahrenabwehr einschließlich des Probetriebs des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff.
- 10.2 Die Aufzeichnungen sind in der Arbeitssprache beziehungsweise den Arbeitssprachen des Schiffes abzufassen. Gehört Englisch, Französisch oder Spanisch nicht zu den benutzten Sprachen, 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 Verfahren 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 FÜR DIE GEFAHRENABWEHR IM UNTERNEHMEN
- 11.1 Das Unternehmen hat einen Beauftragten für die 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 für die Gefahrenabwehr im Unternehmen benannte Person in dieser Funktion für ein Schiff oder für mehrere Schiffe tätig sein, sofern eindeutig 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 für die Gefahrenabwehr im Unternehmen benennen, sofern eindeutig festgelegt worden ist, für welche Schiffe jede Person zuständig ist.
- 11.2 Zusätzlich zu den an anderer Stelle in diesem Teil des Codes erläuterten Aufgaben und Zuständigkeiten des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen gehören unter anderem die im Folgenden genannten zu seinen Aufgaben und Zuständigkeiten:
- .1 Er gibt unter Nutzung geeigneter Risikobewertungen und sonstiger einschlägiger Angaben Rat über das Ausmaß der Bedrohung, dem das Schiff wahrscheinlich ausgesetzt ist;
  - .2 er stellt die Durchführung von Risikobewertungen für das Schiff sicher;
  - .3 er stellt die Ausarbeitung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, dessen Vorlage zur Genehmigung und danach dessen Umsetzung und Fortschreibung sicher;
  - .4 er stellt zur Korrektur von Mängeln und zur Erfüllung der für das jeweilige Schiff geltenden Vorschriften über die Gefahrenabwehr die entsprechende Änderung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sicher;
  - .5 er trifft Vorkehrungen für interne Qualitätsprüfungen und Überprüfungen der Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr;
  - .6 er trifft Vorkehrungen für die Erst- und für Folgeüberprüfungen des Schiffes durch die Verwaltung oder die anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr;
  - .7 er stellt sicher, dass die bei internen Qualitätsprüfungen, regelmäßigen Überprüfungen, Überprüfungen der Sicherheitsmaßnahmen sowie Überprüfungen der Einhaltung der Vorschriften festgestellten Mängel und Fälle der Nichteinhaltung der Vorschriften sofort aufgegriffen und behandelt werden;
  - .8 er stärkt das Bewusstsein und die Wachsamkeit in Bezug auf die Gefahrenabwehr;
  - .9 er stellt geeignete Ausbildungsmaßnahmen für das Personal sicher, das für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff zuständig ist;
  - .10 er stellt eine wirksame Verständigung und Zusammenarbeit zwischen dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff und den entsprechenden Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sicher;
  - .11 er stellt sicher, dass die Vorschriften über die nautische Schiffssicherheit und diejenigen über die Gefahrenabwehr auf dem Schiff miteinander vereinbar 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 schiffsspezifischen Angaben genau 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 FÜR DIE GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF
- 12.1 Auf jedem Schiff ist ein Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff zu benennen.
- 12.2 Zusätzlich zu den an anderer Stelle in diesem Teil des Codes erläuterten Aufgaben und Zuständigkeiten des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff gehören unter anderem die im Folgenden genannten zu den Aufgaben und Zuständigkeiten des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff:
- .1 Er führt regelmäßige Überprüfungen der Sicherheitsmaßnahmen des Schiffes durch, um sicherzustellen, dass geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angewandt werden;
  - .2 er schreibt den Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, einschließlich etwaiger Änderungen dieses Plans, fort und überwacht die Umsetzung;
  - .3 er koordiniert die sicherheitsbezogenen Aspekte des Umschlags von Ladung und Schiffsvorräten mit anderen Mitgliedern der Schiffsbesatzung und mit den entsprechenden Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
  - .4 er schlägt Änderungen des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff vor;
  - .5 er meldet dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen etwaige bei internen Qualitätsprüfungen, regelmäßigen Überprüfungen, Überprüfungen der Sicherheitsmaßnahmen sowie Überprüfungen der Einhaltung der Vorschriften festgestellten Mängel und Fälle der Nichteinhaltung der Vorschriften und ergreift Maßnahmen zu deren Korrektur;
  - .6 er stärkt das Bewusstsein und die Wachsamkeit in Bezug auf die Gefahrenabwehr an Bord;

- .7 er stellt sicher, dass die Schiffsbesatzung gegebenenfalls eine einschlägige Ausbildung erhalten hat;
  - .8 er meldet alle sicherheitsrelevanten Ereignisse;
  - .9 er koordiniert die Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff mit dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und dem entsprechenden Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
  - .10 er stellt sicher, dass Ausrüstungsgegenstände für die Gefahrenabwehr gegebenenfalls ordnungsgemäß betrieben, getestet, kalibriert und instandgehalten werden.
- 13 AUSBILDUNGSMAßNAHMEN, SCHULUNGEN UND ÜBUNGEN ZUR GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF
- 13.1 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und die zuständigen Beschäftigten an Land müssen über Fachkenntnisse verfügen und eine Ausbildung erhalten haben; hierbei sind die Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen.
  - 13.2 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff muss über Fachkenntnisse verfügen und eine Ausbildung erhalten haben; hierbei sind die Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen.
  - 13.3 Die Schiffsbesatzung, die spezielle Aufgaben und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr hat, muss ihre Zuständigkeiten in Bezug auf die Gefahrenabwehr auf dem Schiff entsprechend der Beschreibung im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff verstehen und über ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, um die ihr zugewiesenen Aufgaben wahrnehmen zu können; hierbei sind die Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen.
  - 13.4 Zur Sicherstellung der wirksamen Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sind in geeigneten Zeitabständen Schulungen abzuhalten, wobei die Art des Schiffes, Änderungen in der Zusammensetzung der Schiffsbesatzung, die anzulaufenden Hafenanlagen und sonstige einschlägige Umstände sowie die Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen sind.
  - 13.5 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen stellt die wirksame Koordinierung und Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sicher, indem er in angemessenen Zeitabständen an Übungen teilnimmt; hierbei sind die Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen.
- 14 GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE
- 14.1 In Hafenanlagen ist entsprechend den Gefahrenstufen zu handeln, die von der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet sie gelegen sind, festgelegt worden sind. Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr müssen in der Hafenanlage so angewendet werden, dass nur ein Mindestmaß an Störungen oder Verzögerungen bei Fahrgästen, Schiffen, der Schiffsbesatzung, Besuchern, Gütern und Dienstleistungen verursacht wird.
  - 14.2 Bei Gefahrenstufe 1 sind durch geeignete Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes in allen Hafenanlagen die nachstehenden Tätigkeiten wahrzunehmen, um sicherheitsrelevante Ereignisse zu erkennen und Vorsorgemaßnahmen gegen sie einzuleiten:
    - .1 Es ist sicherzustellen, dass alle Aufgaben zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage wahrgenommen werden;
    - .2 der Zugang zur Hafenanlage ist zu kontrollieren;
    - .3 die Hafenanlage ist zu überwachen, einschließlich der 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 den sicherheitsbezogenen Nachrichtenverkehr jederzeit verfügbar sind.
  - 14.3 Bei Gefahrenstufe 2 sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes für jede in Abschnitt 14.2 genannte Tätigkeit die im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage aufgeführten zusätzlichen Schutzmaßnahmen zu ergreifen.
  - 14.4 Bei Gefahrenstufe 3 sind unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes für jede in Abschnitt 14.2 genannte Tätigkeit die im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage aufgeführten weiteren speziellen Schutzmaßnahmen zu ergreifen.
    - 14.4.1 Bei 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 zu befolgen.

- 14.5 Erlangt ein Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage davon Kenntnis, dass ein Schiff bei der Einhaltung der Vorschriften des Kapitels XI-2 oder dieses Teils des Codes oder bei der Durchführung der geeigneten im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff dargelegten Maßnahmen und Verfahrensweisen — sowie bei 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 für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff miteinander Kontakt auf und koordinieren die geeigneten Maßnahmen.
- 14.6 Erlangt ein Beauftragter für die 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 dies der zuständigen Behörde zu melden, mit dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff Kontakt aufzunehmen und bei Bedarf die geeigneten Maßnahmen zu koordinieren.
- 15 RISIKOBEWERTUNG FÜR DIE HAFENANLAGE
- 15.1 Die Risikobewertung für die Hafenanlage ist ein wesentlicher Bestandteil des Verfahrens der Ausarbeitung und Aktualisierung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage.
- 15.2 Die Risikobewertung für die Hafenanlage ist von der Vertragsregierung durchzuführen, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist. Eine Vertragsregierung kann eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr dazu ermächtigen, die Risikobewertung für die Hafenanlage für eine bestimmte in ihrem Hoheitsgebiet gelegene Hafenanlage durchzuführen.
- 15.2.1 Ist die Risikobewertung für die Hafenanlage von einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr durchgeführt worden, so ist die Risikobewertung von der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, daraufhin zu überprüfen, ob sie mit den Bestimmungen dieses Abschnitts übereinstimmt, und zu genehmigen.
- 15.3 Die Personen, welche die Bewertung durchführen, müssen über einschlägige Erfahrung in der Beurteilung der Gefährdungslage einer Hafenanlage nach Maßgabe dieses Abschnitts und unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes verfügen.
- 15.4 Risikobewertungen für Hafenanlagen sind unter Berücksichtigung veränderter Bedrohungssituationen und/oder bei kleineren Veränderungen in oder an der betreffenden Hafenanlage in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und zu aktualisieren; bei größeren Veränderungen in oder an der betreffenden Hafenanlage sind sie stets zu überprüfen und zu aktualisieren.
- 15.5 Zu einer Risikobewertung für die Hafenanlage gehören mindestens die folgenden Bestandteile:
- .1 die Ermittlung und Beurteilung wichtiger Einzelobjekte und Bestandteile der Infrastruktur, deren Schutz wichtig ist;
  - .2 die Ermittlung des möglichen Risikos von Bedrohungen wichtiger Einzelobjekte und Bestandteile der Infrastruktur sowie der Wahrscheinlichkeit des Auftretens solcher Bedrohungen zum Zweck der Festlegung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und der Bestimmung ihrer Rangfolge;
  - .3 die Feststellung, Auswahl und Bestimmung der Rangfolge von Gegenmaßnahmen und Verfahrensänderungen sowie ihr Wirksamkeitsgrad bei der Verringerung der Schwachstellen;
  - .4 die Ermittlung von Schwachstellen, einschließlich Schwachstellen im Bereich ‚menschliches Versagen‘, bei der Infrastruktur sowie bei Herangehens- und Verfahrensweisen.
- 15.6 Eine Vertragsregierung kann gestatten, dass eine Risikobewertung für mehr als nur eine Hafenanlage gilt, wenn Betreiber, Örtlichkeit, Betrieb, Ausrüstung und Bauweise der betreffenden Hafenanlagen Ähnlichkeiten aufweisen. Gestattet eine Vertragsregierung eine solche Regelung, so hat sie der Organisation darüber Einzelheiten mitzuteilen.
- 15.7 Nach Abschluss der Risikobewertung für die Hafenanlage 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 Behebung jeder einzelnen Schwachstelle eingesetzt werden können. Der Bericht ist vor ungenehmigtem Zugriff oder ungenehmigter Offenlegung zu schützen.

- 16 PLAN ZUR GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE
- 16.1 Auf der Grundlage einer für jede Hafenanlage durchgeführten Risikobewertung für die Hafenanlage ist ein auf das Zusammenwirken von Schiff und Hafen zugeschnittener Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage auszuarbeiten und fortzuschreiben. In diesem Plan müssen Regelungen für die drei Gefahrenstufen im Sinne der Begriffsbestimmung in diesem Teil des Codes enthalten sein.
- 16.1.1 Vorbehaltlich des Abschnitts 16.2 kann eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr den Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage für eine bestimmte Hafenanlage erstellen.
- 16.2 Der Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ist von der Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, zu genehmigen.
- 16.3 Ein solcher Plan ist unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B dieses Codes in der Arbeitssprache der Hafenanlage abzufassen. In dem Plan sind mindestens die nachstehend aufgeführten Punkte zu behandeln:
- .1 Maßnahmen, die geeignet sind, zu verhindern, dass Waffen oder andere 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 unerlaubten 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 zur Reaktion auf Bedrohungssituationen oder auf Beeinträchtigungen der Gefahrenabwehr einschließlich Verfahren zur Aufrechterhaltung wichtiger betrieblicher Vorgänge in der Hafenanlage oder beim Zusammenwirken von Schiff und Hafen;
  - .4 Verfahren zur Reaktion auf sicherheitsbezogene Anweisungen, welche die Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Hafenanlage gelegen ist, bei Gefahrenstufe 3 geben kann;
  - .5 Verfahren für die Evakuierung bei Bedrohungssituationen oder bei Beeinträchtigungen der Gefahrenabwehr;
  - .6 Aufgaben der in der Hafenanlage Beschäftigten, denen im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr Zuständigkeiten zugewiesen worden sind, und sonstiger Beschäftigter in der Anlage betreffend Gesichtspunkte der Gefahrenabwehr;
  - .7 Verfahren für das Zusammenwirken mit den Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr auf Schiffen;
  - .8 Verfahren für die regelmäßige Überprüfung des Plans und für seine Aktualisierung;
  - .9 Verfahren zur Meldung sicherheitsrelevanter Ereignisse;
  - .10 namentliche Benennung des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage einschließlich der entsprechenden Daten für die Kontaktaufnahme mit diesem rund um die Uhr;
  - .11 Maßnahmen zur Sicherstellung des Geheimschutzes der in dem Plan enthaltenen Angaben;
  - .12 Maßnahmen zum wirksamen Schutz von Ladung und Umschlagsgerät in der Hafenanlage;
  - .13 Verfahren zur Qualitätsprüfung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
  - .14 Verfahren zur Reaktion auf die Auslösung des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, das sich in oder an der Hafenanlage befindet;
  - .15 Verfahren zur Erleichterung des Landgangs und des Auswechsels von Mitgliedern der Schiffsbesatzung sowie des Zugangs von Besuchern auf das Schiff, einschließlich Vertretern von Wohlfahrts- und Gewerkschaftsorganisationen für Seeleute.
- 16.4 Das Personal, das interne Qualitätsprüfungen der im Plan dargestellten Tätigkeiten zur Gefahrenabwehr durchführt oder die Umsetzung des Plans beurteilt, darf in keiner Beziehung zu den zu überprüfenden Tätigkeiten stehen, es sei denn, dies ist aufgrund der Größe und Art der Hafenanlage praktisch nicht durchführbar.
- 16.5 Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage können mit Plänen zur Gefahrenabwehr für Häfen oder anderen Notfallplänen für Häfen kombiniert werden oder Teile solcher Pläne sein.
- 16.6 Die Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die Hafenanlage gelegen ist, legt fest, welche Änderungen des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage nicht durchgeführt werden dürfen, sofern nicht die einschlägigen Änderungen des Plans von ihr genehmigt sind.
- 16.7 Der Plan darf in elektronischer Form vorliegen. In einem solchen Fall ist er durch Verfahren zu schützen, durch die seine ungenehmigte Löschung, Zerstörung oder Änderung verhindert werden kann.



- 16.8 Der Plan ist vor ungenehmigtem Zugriff oder ungenehmigter Offenlegung zu schützen.
- 16.9 Eine Vertragsregierung kann gestatten, dass ein Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage für mehr als nur eine Hafenanlage gilt, falls Betreiber, Örtlichkeit, Betrieb, Ausrüstung und Bauweise der betreffenden Hafenanlagen Ähnlichkeiten aufweisen. Gestattet eine Vertragsregierung eine solche abweichende Regelung, so hat sie der Organisation darüber Einzelheiten mitzuteilen.
- 17 BEAUFTRAGTER FÜR DIE GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE
- 17.1 Für jede Hafenanlage ist ein Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu benennen.
- 17.2 Zusätzlich zu den an anderer Stelle in diesem Teil des Codes erläuterten Aufgaben und Zuständigkeiten des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage gehören unter anderem die im Folgenden genannten zu seinen Aufgaben und Zuständigkeiten:
- .1 Er führt unter Berücksichtigung der entsprechenden Risikobewertung für die Hafenanlage eine erste umfassende Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage durch;
  - .2 er stellt die Ausarbeitung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sicher;
  - .3 er setzt den Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage um und hält damit zusammenhängende Übungen ab;
  - .4 er führt regelmäßige Überprüfungen der Sicherheitsmaßnahmen der Hafenanlage durch, um sicherzustellen, dass weiterhin geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angewandt werden;
  - .5 er empfiehlt Änderungen des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und arbeitet diese Änderungen gegebenenfalls in den Plan ein, um so Mängel zu korrigieren und den Plan so zu aktualisieren, dass die entsprechenden Veränderungen in oder an der Hafenanlage berücksichtigt werden;
  - .6 er stärkt das Bewusstsein für die Gefahrenabwehr und die Wachsamkeit der in der Hafenanlage Beschäftigten;
  - .7 er stellt sicher, dass das Personal, das für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zuständig ist, eine einschlägige Ausbildung erhalten hat;
  - .8 er meldet an die einschlägigen Behörden alle Vorkommnisse, welche die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage bedrohen, und führt über solche Vorkommnisse Aufzeichnungen;
  - .9 er koordiniert die Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage mit dem/n zuständigen Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und dem/den zuständigen Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff;
  - .10 er stimmt sein Vorgehen gegebenenfalls mit Sicherheitsunternehmen ab;
  - .11 er stellt sicher, dass die für Personal mit Zuständigkeit für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage geltenden Normen eingehalten werden;
  - .12 er stellt sicher, dass Ausrüstungsgegenstände für die Gefahrenabwehr gegebenenfalls ordnungsgemäß betrieben, getestet, kalibriert und instand gehalten werden;
  - .13 er unterstützt die Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff auf deren Ersuchen bei der Feststellung der Identität von Personen, die versuchen, an Bord zu gelangen.
- 17.3 Dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ist die Unterstützung zu gewähren, die für die Erfüllung der ihm durch Kapitel XI-2 und diesen Teil des Codes übertragenen Aufgaben und Zuständigkeiten erforderlich ist.
- 18 AUSBILDUNGSMAßNAHMEN, SCHULUNGEN UND ÜBUNGEN ZUR GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE
- 18.1 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und die in der Hafenanlage für die Gefahrenabwehr zuständigen Beschäftigten müssen über Fachkenntnisse verfügen und eine Ausbildung erhalten haben; hierbei sind die Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen.
- 18.2 Die in der Hafenanlage Beschäftigten, die spezielle Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr haben, müssen ihre Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf die Gefahrenabwehr auf dem Schiff entsprechend der Beschreibung im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage verstehen und über ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, um die ihnen zugewiesenen Aufgaben wahrnehmen zu können; hierbei sind die Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen.

- 18.3 Zur Sicherstellung der wirksamen Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sind in geeigneten Zeitabständen Schulungen abzuhalten, wobei die Arten des Betriebs 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 Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen sind.
- 18.4 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage stellt die wirksame Koordinierung und Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sicher, indem er in angemessenen Zeitabständen an Übungen teilnimmt; hierbei sind die Hinweise in Teil B dieses Codes zu berücksichtigen.
- 19 ÜBERPRÜFUNG VON SCHIFFEN UND ZEUGNISERTEILUNG AN SCHIFFE
- 19.1 **Überprüfungen**
- 19.1.1 Jedes Schiff, auf das dieser Teil des Codes Anwendung findet, unterliegt den nachstehend bezeichneten Überprüfungen:
- .1 einer Erstüberprüfung vor Indienststellung des Schiffes beziehungsweise vor der erstmaligen Ausstellung des nach Abschnitt 19.2 vorgeschriebenen Zeugnisses; zu dieser Überprüfung gehört eine vollständige Überprüfung seines Systems und sämtlicher zugehöriger Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr entsprechend den einschlägigen Bestimmungen des Kapitels XI-2, dieses Teils des Codes und des genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff. Durch diese Überprüfung soll sichergestellt werden, dass das System und sämtliche zugehörige Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr des Schiffes den anwendbaren Vorschriften des Kapitels XI-2 und dieses Teils des Codes in vollem Umfang entsprechen, sich in einem zufrieden stellenden Zustand befinden und für den vorgesehenen Einsatz des Schiffes geeignet sind;
  - .2 einer Folgeüberprüfung in Zeitabständen, die von der Verwaltung festgelegt werden, jedoch — außer in Fällen der Anwendbarkeit des Abschnitts 19.3 — fünf Jahre nicht überschreiten dürfen. Durch diese Überprüfung soll sichergestellt werden, dass das System und sämtliche zugehörige Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr des Schiffes den anwendbaren Vorschriften des Kapitels XI-2, dieses Teils des Codes und des genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff in vollem Umfang entsprechen, sich in einem zufrieden stellenden 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 Buchstabe n) stattfinden. Zu einer Zwischenüberprüfung gehört eine Überprüfung des Systems und sämtlicher zugehöriger Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr des Schiffes, durch die sichergestellt wird, dass das System und die Ausrüstungsgegenstände 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 Stelle zur Gefahrenabwehr im Sinne der Regel XI-2/1 übertragen.
- 19.1.3 In jedem Fall übernimmt die betreffende Verwaltung die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Effizienz 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 zugehörige Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr des Schiffes in einem Zustand zu erhalten, der den Regeln XI-2/4.2 und XI-2/6, diesem Teil des Codes und dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff entspricht. Nach Abschluss einer Überprüfung nach Abschnitt 19.1.1 dürfen an dem System und an sämtlichen zugehörigen Ausrüstungsgegenständen zur Gefahrenabwehr des Schiffes oder an dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff ohne Billigung der Verwaltung keine Änderungen vorgenommen werden.
- 19.2 **Ausstellung des Zeugnisses beziehungsweise Anbringen von Vermerken auf dem Zeugnis**
- 19.2.1 Ein internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes ist nach der Erstüberprüfung oder der Folgeüberprüfung nach Abschnitt 19.1 auszustellen.
- 19.2.2 Ein solches Zeugnis ist entweder von der Verwaltung oder von einer im Namen der Verwaltung tätigen anerkannten Stelle 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 Codes ein internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes ausstellen oder dessen Ausstellung genehmigen beziehungsweise in einem solchen Zeugnis einen Vermerk anbringen oder das Anbringen eines Vermerkes genehmigen, wenn sie sich vergewissert hat, dass die Bestimmungen des Abschnitts 19.1.1 eingehalten worden sind.
- 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 auf diese Weise ausgestellttes Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein nach Abschnitt 19.2.2 ausgestellttes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.
- 19.2.4 Das internationale Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes wird auf einem Formular erstellt, das dem im Anhang dieses Codes wiedergegebenen Mustervordruck entspricht. Gehört Englisch, Französisch oder Spanisch nicht zu den benutzten Sprachen, so ist eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizugeben.
- 19.3 Geltungsdauer und Gültigkeit 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 Folgeüberprüfung innerhalb von drei Monaten vor dem Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis ab dem Tag des Abschlusses der Folgeüberprüfung 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 Folgeüberprüfung nach dem Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis ab dem Tag des Abschlusses der Folgeüberprüfung 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 Folgeüberprüfung früher als drei Monate vor dem Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis ab dem Tag des Abschlusses der Folgeüberprüfung bis zu einem Datum, das nicht später liegen darf als fünf Jahre nach dem Abschluss der Folgeüberprüfung.
- 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 Abschnitt 19.3.1 verlängern, sofern die Überprüfungen nach Abschnitt 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 Folgeüberprüfung 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 Stelle zur Gefahrenabwehr im bisherigen Zeugnis einen entsprechenden Vermerk anbringen; ein solches Zeugnis ist für einen weiteren Zeitraum von nicht mehr als fünf Monaten nach dem Ablauf der Geltungsdauer 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 zu dem Zweck gewährt, dass das Schiff seine Fahrt bis zu dem Hafen fortsetzen kann, in dem es überprüft werden soll, und dies auch nur, wenn eine solche Handlungsweise zweckmäßig und vertretbar erscheint. Ein Zeugnis wird nicht für einen Zeitraum von mehr als drei Monaten verlängert; ein Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wurde, 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 Folgeüberprüfung 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 Fahrt ausgestellttes 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 Folgeüberprüfung 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 Zwischenüberprüfung vor dem in Abschnitt 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 Datum liegen darf, an dem die Zwischenüberprüfung abgeschlossen wurde;
  - .2 das Ablaufdatum kann unverändert bleiben, sofern eine oder mehrere zusätzliche Überprüfungen durchgeführt werden, so dass die nach Abschnitt 19.1.1 vorgeschriebenen höchstzulässigen Zeiträume zwischen den Überprüfungen nicht überschritten werden.
- 19.3.8 Ein nach Abschnitt 19.2 ausgestellttes Zeugnis verliert in jedem der nachstehend aufgeführten Fälle seine Gültigkeit:
- .1 Die einschlägigen Überprüfungen werden nicht in den in Abschnitt 19.1.1 genannten Zeiträumen abgeschlossen;
  - .2 das Zeugnis wurde nicht nach den Abschnitten 19.1.1.3 und 19.3.7.1, sofern diese anwendbar sind, mit einem entsprechenden Vermerk versehen;
  - .3 die Verantwortung für den Betrieb eines Schiffes wird von einem Unternehmen übernommen, das dieses Schiff bisher nicht betrieben hat;
  - .4 das Schiff wechselt unter die Flagge eines anderen Staates.

- 19.3.9 Für den Fall, dass
- .1 ein Wechsel eines Schiffes unter die Flagge einer anderen Vertragsregierung stattfindet, 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 Angaben in diesem Zusammenhang sowie Abschriften verfügbarer Überprüfungsberichte oder
  - .2 ein Unternehmen, das ein Schiff bisher nicht betrieben hat, die Verantwortung für den Betrieb dieses Schiffes übernimmt, übermittelt das frühere Unternehmen dem aufnehmenden Unternehmen so bald wie möglich Abschriften sämtlicher Angaben im Zusammenhang mit dem internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes oder es erleichtert die in Abschnitt 19.4.2 beschriebenen Überprüfungen.
- 19.4 Erteilung eines vorläufigen Zeugnisses
- 19.4.1 Zeugnisse nach Abschnitt 19.2 dürfen nur ausgestellt werden, wenn sich die das Zeugnis ausstellende Verwaltung in vollem Umfang vergewissert hat, dass das Schiff die Vorschriften des Abschnitts 19.1 einhält. Jedoch kann die Verwaltung nach dem 1. Juli 2004
- .1 für ein Schiff ohne Zeugnis bei seiner Ablieferung oder vor seiner erstmaligen oder erneuten Indienststellung,
  - .2 beim Wechsel eines Schiffes von der Flagge einer Vertragsregierung unter die Flagge einer anderen Vertragsregierung,
  - .3 beim Wechsel eines Schiffes von einem Staat, der keine Vertragsregierung ist, unter die Flagge einer Vertragsregierung oder
  - .4 für ein Unternehmen, das die Verantwortung für den Betrieb eines Schiffes übernimmt, das bisher nicht von ihm betrieben wurde,
- bis zur Ausstellung des in Abschnitt 19.2 genannten Zeugnisses die Ausstellung eines vorläufigen internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes auf einem Formular veranlassen, das dem im Anhang zu diesem Teil des Codes wiedergegebenen Mustervordruck entspricht.
- 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 Stelle zur Gefahrenabwehr überprüft hat,
- .1 ob die nach diesem Teil des Codes vorgeschriebene Risikobewertung für das Schiff abgeschlossen ist;
  - .2 ob eine Abschrift des den Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes entsprechenden Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff an Bord vorhanden ist, zur Überprüfung und Genehmigung vorgelegt worden ist und auf dem Schiff umgesetzt wird;
  - .3 ob das Schiff mit einem den Vorschriften der Regel XI-2/6 entsprechenden Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff ausgerüstet ist, sofern ein solches erforderlich ist;
  - .4 ob der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen
    - .1 sichergestellt hat,
      - .1 dass eine Überprüfung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff im Hinblick darauf stattgefunden hat, dass er diesem Teil des Codes entspricht;
      - .2 dass der Plan zur Genehmigung vorgelegt worden ist;
      - .3 dass der Plan auf dem Schiff umgesetzt wird;
    - .2 die erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat, einschließlich Vorkehrungen für Schulungen, Übungen und interne Qualitätsprüfungen, um sicherzugehen zu können, dass das Schiff die vorgeschriebene Überprüfung nach Abschnitt 19.1.1.1 innerhalb von 6 Monaten erfolgreich abschließen wird;
  - .5 ob Vorkehrungen für die Durchführung der vorgeschriebenen Überprüfungen nach Abschnitt 19.1.1.1 getroffen worden sind;
  - .6 ob der Kapitän, der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff und sonstige Mitglieder der Schiffsbesatzung mit speziellen Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr mit ihren jeweiligen Aufgaben und Zuständigkeiten entsprechend der Darstellung in diesem Teil des Codes sowie mit den einschlägigen Bestimmungen des an Bord mitgeführten Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff vertraut sind und ob sie mit den einschlägigen Angaben in der Arbeitssprache der Schiffsbesatzung oder in Sprachen, die sie verstehen, versorgt worden sind;
  - .7 ob der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff die Vorschriften dieses Teils des Codes erfüllt.
- 19.4.3 Ein vorläufiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes kann entweder von der Verwaltung oder von einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr, die zum Tätigwerden im Namen der Verwaltung ermächtigt ist, ausgestellt werden.
- 19.4.4 Ein vorläufiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes ist 6 Monate lang oder bis zur Ausstellung des nach Abschnitt 19.2 vorgeschriebenen Zeugnisses gültig, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt und kann nicht verlängert werden.

- 19.4.5 Eine Vertragsregierung darf nicht die Ausstellung eines unmittelbar an die Geltungsdauer eines vorläufigen internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes anschließenden, weiteren vorläufigen Zeugnisses für ein Schiff veranlassen, wenn es nach dem Urteil der Verwaltung oder der anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr einer der Gründe des Schiffes oder des Unternehmens für das Ersuchen um die Ausstellung eines solchen Zeugnisses ist, die vollständige Einhaltung des Kapitels XI-2 und dieses Teils des Codes über die Geltungsdauer des ersten vorläufigen internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes nach Abschnitt 19.4.4 hinaus zu umgehen.
- 19.4.6 Für die Zwecke der 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 die Vorschriften der Abschnitte 19.4.2.4 bis 19.4.2.6 eingehalten worden sind.
-



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)

(Staat)

Zeugnis-Nr. ....

Ausgestellt nach dem

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

im Namen der Regierung von .....

(Name des Staates)

durch .....

(ermächtigte Person(en) oder Stelle)

Name des Schiffes: .....

Unterscheidungssignal: .....

Registerhafen: .....

Schiffstyp: .....

Bruttoreumgehalt: .....

IMO-Nummer: .....

Name und Anschrift des Unternehmens: .....

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT:

- 1 dass das System und sämtliche zugehörige Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr des Schiffes nach Abschnitt 19.1 des Teils A des ISPS-Codes überprüft worden sind;
- 2 dass die Überprüfung ergeben hat, dass das System und sämtliche zugehörige Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr des Schiffes in jeder Hinsicht zufrieden stellend sind und dass das Schiff den anwendbaren Vorschriften des Kapitels XI-2 des Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Codes entspricht;
- 3 dass das Schiff über einen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff verfügt.

Datum der Erstüberprüfung/Folgeüberprüfung, auf der dieses Zeugnis beruht

Dieses Zeugnis gilt vorbehaltlich der Überprüfungen nach Abschnitt 19.1.1 des Teils A des ISPS-Codes 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 Abschnitt 19.1.1 des Teils A des ISPS-Codes vorgeschriebene Zwischenüberprüfung ergeben hat, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Kapitels XI-2 des Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Codes entspricht.

Zwischenüberprüfung

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**VERMERK ÜBER ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN**

zusätzliche Überprüfung

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

zusätzliche Überprüfung

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

zusätzliche Überprüfung

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNG NACH ABSCHNITT A/19.3.7.2 DES ISPS-CODES**

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass eine nach Abschnitt 19.3.7.2 des Teils A des ISPS-Codes vorgeschriebene zusätzliche Überprüfung ergeben hat, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Kapitels XI-2 des Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Codes entspricht.

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**VERMERK ÜBER DIE VERLÄNGERUNG DES ZEUGNISSES BEI EINER GELTUNGSDAUER VON WENIGER ALS 5 JAHREN BEI ANWENDBARKEIT DES ABSCHNITTS A/19.3.3 DES ISPS-CODES**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Teils A des ISPS-Codes und das Zeugnis ist nach Abschnitt 19.3.3 des Teils A des ISPS-Codes bis zum ..... als gültig anzuerkennen.

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**VERMERK IN FÄLLEN EINER ABGESCHLOSSENEN FOLGEÜBERPRÜFUNG BEI ANWENDBARKEIT DES ABSCHNITTS A/19.3.4 DES ISPS-CODES**

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Teils A des ISPS-Codes und das Zeugnis ist nach Abschnitt 19.3.4 des Teils A des ISPS-Codes bis zum ..... als gültig anzuerkennen.

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**VERMERK ÜBER DIE VERLÄNGERUNG DER GELTUNGSDAUER DES ZEUGNISSES BIS ZUM ERREICHEN DES ÜBERPRÜFUNGSHAFENS BEI ANWENDBARKEIT DES ABSCHNITTS A/19.3.5 DES ISPS-CODES ODER UM EINE NACHFRIST BEI ANWENDBARKEIT DES ABSCHNITTS A/19.3.6 DES ISPS-CODES**

Dieses Zeugnis ist nach Abschnitt 19.3.5/Abschnitt 19.3.6 (\*) des Teils A des ISPS-Codes bis zum ..... als gültig anzuerkennen.

.....  
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: .....

Datum: .....

(Siegel beziehungsweise Stempel der Behörde)

**VERMERK ÜBER DIE VERSCHIEBUNG DES ABLAUFDATUMS BEI ANWENDBARKEIT DES ABSCHNITTS A/19.3.7.1 DES ISPS-CODES**

Nach Abschnitt 19.3.7.1 des Teils A des ISPS-Codes ist das neue Ablaufdatum (\*\*) der:

.....  
(Unterschrift des 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 entsprechend 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)

(Staat)

Zeugnis-Nr. ....

Ausgestellt nach dem

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

im Namen der Regierung von .....  
(Name des Staates)

durch .....  
(ermächtigte Person(en) oder Stelle)

Name des Schiffes: .....

Unterscheidungssignal: .....

Registerhafen: .....

Schiffstyp: .....

Bruttoraumgehalt: .....

IMO-Nummer: .....

Name und Anschrift des Unternehmens: .....

Ist dies ein unmittelbar an die Geltungsdauer eines vorläufigen internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes anschließendes, weiteres vorläufiges Zeugnis? Ja/Nein (\*)

Falls die vorstehende Frage mit Ja beantwortet wird, Ausstellungsdatum des ersten vorläufigen Zeugnisses

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass die Vorschriften des Abschnitts A/19.4.2 des ISPS-Codes eingehalten worden sind.

Dieses Zeugnis wird nach Maßgabe des Abschnitts A/19.4 des ISPS-Codes 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)

(\*) Nichtzutreffendes streichen."



## ANHANG III

## „TEIL B

**HINWEISE ZU KAPITEL XI-2 DER ANLAGE DES INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1974 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE IN DER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG UND DES TEILS A DIESES CODES**

## 1. EINFÜHRUNG

**Allgemeines**

- 1.1 In der Präambel dieses Codes wird erläutert, dass Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes den neuen internationalen Rahmen für Maßnahmen darstellen, durch welche die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt erhöht wird und Schiffe und Hafenanlagen zusammenarbeiten können, um die Sicherheit des Seeverkehrs bedrohende Handlungen aufzudecken und vor der Begehung solcher Handlungen abzuschrecken.
- 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 des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes zu erreichen und beizubehalten; außerdem werden in ihr die wichtigsten Elemente benannt, zu denen Hinweise gegeben werden. Die Hinweise sind in den Absätzen 2 bis 19 enthalten. Darüber hinaus werden wesentliche Erwägungen dargelegt, die bei der Prüfung der Anwendbarkeit der Hinweise in Bezug auf Schiffe und Hafenanlagen berücksichtigt werden sollen.
- 1.3 Lesern, deren Interesse allein Schiffen gilt, wird dringend empfohlen, diesen Teil des Codes dennoch als Gesamtheit zu lesen, insbesondere die Absätze, die sich auf Hafenanlagen beziehen. Gleiches gilt für all jene, deren Hauptinteresse den Hafenanlagen gilt; sie sollen ebenfalls die Absätze lesen, die sich auf Schiffe beziehen.
- 1.4 Die in den folgenden Absätzen gegebenen Hinweise 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. Bei der Prüfung der geeigneten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr als Reaktion auf von Schiffen ausgehende Bedrohungen sollen die für den Abschluss der Risikobewertung für die Hafenanlage oder die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage verantwortlichen Stellen geeignete Anpassungen an die in den folgenden Absätzen gegebenen Hinweise in Betracht ziehen.
- 1.5 Der Leser wird darauf hingewiesen, dass dieser Teil des Codes nicht als mit Bestimmungen des Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes kollidierend zu lesen beziehungsweise auszulegen ist und dass die oben erwähnten Bestimmungen jederzeit maßgebend sind und Vorrang haben, sollten sich aus diesem Teil des Codes unbeabsichtigterweise Unvereinbarkeiten ergeben. Die in diesem Teil des Codes gegebenen Hinweise sollen immer in einer Weise gelesen, ausgelegt und angewendet werden, die mit den Zielen, Absichten und Grundsätzen in Einklang steht, wie sie in Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes niedergelegt sind.

**Verantwortlichkeiten der Vertragsregierungen**

- 1.6 In den Verantwortungsbereich der Vertragsregierungen fallen nach Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes unter anderem folgende Aufgaben:
- die Festlegung der anzuwendenden Gefahrenstufe;
  - die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und der entsprechenden Änderungen eines zuvor genehmigten Planes;
  - die Überprüfung, ob die Schiffe Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes einhalten, und die Ausstellung des internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes;
  - die Entscheidung darüber, welche in ihrem Hoheitsgebiet liegenden Hafenanlagen einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ernennen müssen, der für die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage verantwortlich ist;
  - die Sicherstellung, dass die Risikobewertung für die Hafenanlage und etwaige spätere Änderungen einer zuvor genehmigten Bewertung abgeschlossen und genehmigt werden;
  - die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und etwaiger späterer Änderungen eines zuvor genehmigten Plans;
  - die Durchführung von Kontrollmaßnahmen und von Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften;
  - die Überprüfung genehmigter Pläne;
  - die Weitergabe von Informationen an die Internationale Seeschiffahrtsorganisation und an die Schifffahrt und Hafengewirtschaft.

- 1.7 Die Vertragsregierungen können zur Erfüllung ihrer Aufgaben zur Gefahrenabwehr in Bezug auf Hafenanlagen nach Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes zuständige Behörden innerhalb der Regierung ernennen oder einrichten und die Durchführung bestimmter Aufgaben in Bezug auf Hafenanlagen anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr überlassen; die endgültige Entscheidung über Annahme und Genehmigung dieser Arbeit soll jedoch bei der Vertragsregierung beziehungsweise der zuständigen Behörde liegen. Die Verwaltungen können zudem die Durchführung bestimmter Aufgaben zur Gefahrenabwehr in Bezug auf Schiffe auf anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr übertragen. Die folgenden Aufgaben beziehungsweise Tätigkeiten dürfen nicht auf eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr übertragen werden:
- die Festlegung der anzuwendenden Gefahrenstufe;
  - die Entscheidung darüber, welche im Hoheitsgebiet einer Vertragsregierung liegenden Hafenanlagen einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ernennen und einen Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage erstellen müssen;
  - die Genehmigung einer Risikobewertung für die Hafenanlage oder etwaiger späterer Änderungen einer zuvor genehmigten Bewertung;
  - die Genehmigung eines Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder etwaiger späterer Änderungen eines zuvor genehmigten Plans;
  - die Durchführung von Kontrollmaßnahmen und von Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften;
  - die Festlegung der Anforderungen für eine Sicherheitserklärung.

#### **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 Codes werden die folgenden drei Gefahrenstufen für den internationalen Gebrauch festgelegt:
- Gefahrenstufe 1, normal; die Stufe, auf der Schiffe und Hafenanlagen normalerweise betrieben werden;
  - Gefahrenstufe 2, erhöht; die Stufe, die Anwendung findet, solange ein erhöhtes Risiko eines sicherheitsrelevanten Ereignisses besteht;
  - Gefahrenstufe 3, Ausnahme; die Stufe, die für den Zeitraum Anwendung findet, in dem ein sicherheitsrelevantes Ereignis wahrscheinlich ist oder unmittelbar bevorsteht.

#### **Das Unternehmen und das Schiff**

- 1.9 Jedes Unternehmen, das Schiffe betreibt, für die Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes gelten, muss für das Unternehmen einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und für jedes seiner Schiffe einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff ernennen. Die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Ausbildungsvoraussetzungen dieser Beauftragten sowie die Vorschriften bezüglich Schulungen und Übungen sind in Teil A dieses Codes festgelegt.
- 1.10 Zu den Verantwortlichkeiten des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen gehört es — kurz gefasst — unter anderem, dafür zu sorgen, dass eine Risikobewertung für das Schiff ordnungsgemäß durchgeführt wird, dass ein Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff erstellt und zur Genehmigung durch die beziehungsweise im Namen der Verwaltung vorgelegt wird und daraufhin auf jedem Schiff hinterlegt wird, für das Teil A dieses Codes gilt und für das diese Person als Beauftragter für die Gefahrenabwehr im Unternehmen ernannt worden ist.
- 1.11 In dem Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angegeben sein, die seitens des Schiffes ergriffen werden sollen, damit es jederzeit bei Gefahrenstufe 1 betrieben wird. In dem Plan sollen auch die zusätzlichen beziehungsweise verstärkten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angegeben sein, die seitens des Schiffes ergriffen werden können, damit es auf entsprechende Anweisung auf Gefahrenstufe 2 wechseln und dabei betrieben werden kann. Darüber hinaus sollen in dem Plan die möglichen vorbereitenden Maßnahmen angegeben sein, die seitens des Schiffes ergriffen werden können, damit eine schnelle Reaktion auf die Anweisungen erfolgen kann, die an das Schiff gegebenenfalls von den Stellen erteilt werden, die bei Gefahrenstufe 3 auf ein sicherheitsrelevantes Ereignis oder ein drohendes sicherheitsrelevantes Ereignis reagieren.
- 1.12 Die Schiffe, für die die Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes gelten, müssen einen von oder im Namen der Verwaltung genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff mitführen und im Einklang mit diesem betrieben werden. Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die fortdauernde Anwendbarkeit und Wirksamkeit des Planes überwachen, wozu auch die Durchführung interner Qualitätsprüfungen gehört. Änderungen von Teilen eines genehmigten Planes, die gemäß Beschluss der Verwaltung genehmigungspflichtig sind, müssen vor ihrer Aufnahme in den genehmigten Plan und vor ihrer Umsetzung durch das Schiff zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden.

- 1.13 Das Schiff muss ein internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes mit sich führen, aus dem hervorgeht, dass es die Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes erfüllt. Zu Teil A dieses Codes gehören Bestimmungen über die Überprüfung und Bescheinigung der Einhaltung der Vorschriften durch das Schiff auf der Grundlage von Erst-, Folge- und Zwischenüberprüfungen.
- 1.14 Wenn ein Schiff in einem Hafen einer Vertragsregierung liegt oder diesen ansteuert, ist die Vertragsregierung nach Regel XI-2/9 berechtigt, verschiedene Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften in Bezug auf das Schiff durchzuführen. Das Schiff unterliegt Kontrollbesichtigungen durch den Hafenstaat, allerdings gehört zu diesen Kontrollen normalerweise nicht die Prüfung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff selbst, ausgenommen unter besonderen Umständen. Darüber hinaus kann das Schiff zusätzlichen Kontrollmaßnahmen unterliegen, wenn die Vertragsregierung, der die Durchführung der Kontrollmaßnahmen und der Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften unterliegt, Grund zu der Annahme hat, dass die Gefahrenabwehr des Schiffes oder der von diesem bereits angelaufenen Hafenanlagen beeinträchtigt ist.
- 1.15 Zusätzlich müssen sich an Bord des Schiffes Angaben befinden, die den Vertragsregierungen 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 in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Hafenanlagen, in denen in der Auslandsfahrt eingesetzte Schiffe abgefertigt werden, eine Risikobewertung für die Hafenanlage abgeschlossen wird. Diese Bewertung kann von der Vertragsregierung, einer zuständigen Behörde oder einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr durchgeführt werden. Die abgeschlossene Risikobewertung für die Hafenanlage muss durch die betreffende Vertragsregierung oder die betreffende zuständige Behörde genehmigt werden. Das Erteilen dieser Genehmigung darf nicht auf Dritte übertragen werden. Risikobewertungen für die Hafenanlage sollen in regelmäßigen Abständen überprüft werden.
- 1.17 Bei der Risikobewertung für die Hafenanlage handelt es sich im Grunde um eine Risikoanalyse aller Aspekte des Betriebs einer Hafenanlage mit dem Ziel der Feststellung, bei welchem/n Teil(en) davon eine höhere Anfälligkeit und/oder Wahrscheinlichkeit besteht, Ziel eines Angriffs zu sein. Das Sicherheitsrisiko ist eine funktionale Beziehung aus der Bedrohung durch einen Angriff gekoppelt mit den Schwachpunkten des Zieles und den Folgen eines Angriffs.

Die Bewertung muss die folgenden Bestandteile enthalten:

- die Feststellung der empfundenen Bedrohung, der die Hafenanlagen und die Hafeninfrastruktur ausgesetzt sind;
- die Feststellung der möglichen Schwachstellen;
- die Berechnung der Folgen der Ereignisse.

Nach Abschluss der Analyse ist es möglich, eine allgemeine Bewertung des Ausmaßes der Bedrohung abzugeben. Die Risikobewertung für die Hafenanlage erleichtert die Entscheidung, welche Hafenanlagen einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ernennen und einen Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage erarbeiten müssen.

- 1.18 Die Hafenanlagen, welche die Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes erfüllen müssen, müssen einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ernennen. Die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Ausbildungsvoraussetzungen dieser Beauftragten sowie die Vorschriften bezüglich Schulungen und Übungen sind in Teil A dieses Codes festgelegt.
- 1.19 In dem Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angegeben sein, die seitens der Hafenanlage ergriffen werden sollen, damit sie jederzeit bei Gefahrenstufe 1 betrieben wird. In dem Plan sollen auch die zusätzlichen beziehungsweise verstärkten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angegeben sein, die seitens der Hafenanlage ergriffen werden können, damit sie auf entsprechende Anweisung auf Gefahrenstufe 2 wechseln und dabei betrieben werden kann. Darüber hinaus sollen in dem Plan die möglichen vorbereitenden Maßnahmen angegeben sein, die seitens der Hafenanlage ergriffen werden können, damit eine schnelle Reaktion auf die Anweisungen erfolgen kann, die an die Hafenanlage gegebenenfalls von den Stellen erteilt werden, die bei Gefahrenstufe 3 auf ein sicherheitsrelevantes Ereignis oder ein drohendes sicherheitsrelevantes Ereignis reagieren.

- 1.20 Die Hafenanlagen, welche die Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes erfüllen müssen, müssen über einen von der betreffenden Vertragsregierung beziehungsweise der betreffenden zuständigen Behörde genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage verfügen und im Einklang mit diesem betrieben werden. Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll dessen Bestimmungen umsetzen und die fortdauernde Anwendbarkeit und Wirksamkeit des Planes überwachen, wozu auch die Vergabe von Aufträgen zur Durchführung interner Qualitätsprüfungen der Anwendung des Planes gehört. Änderungen von Teilen eines genehmigten Planes, die gemäß Beschluss der betreffenden Vertragsregierung oder der betreffenden zuständigen Behörde genehmigungspflichtig sind, müssen vor ihrer Aufnahme in den genehmigten Plan und vor ihrer Umsetzung in der Hafenanlage zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden. Die Vertragsregierung beziehungsweise die zuständige Behörde ist berechtigt, die Wirksamkeit des Planes zu überprüfen. Die Risikobewertung für die Hafenanlage, die für die Hafenanlage durchgeführt wurde beziehungsweise auf deren Grundlage der Plan entwickelt wurde, sollen regelmäßig nachgeprüft werden. Alle diese Tätigkeiten können zu einer Änderung des genehmigten Planes führen. Änderungen bestimmter Teile eines genehmigten Planes müssen der betreffenden Vertragsregierung oder der betreffenden zuständigen Behörde zur Genehmigung vorgelegt werden.
- 1.21 Schiffe, die Hafenanlagen nutzen, können Kontrollbesichtigungen durch den Hafenstaat und zusätzlichen Kontrollmaßnahmen nach Regel XI-2/9 unterliegen. Die einschlägigen Behörden können vor Einfahrt des Schiffes in den Hafen Angaben über das Schiff, seine Ladung, seine Fahrgäste und seine Besatzung verlangen. Unter bestimmten Umständen kann die Einfahrt in den Hafen verweigert werden.

### **Information und Kommunikation**

- 1.22 Nach Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes müssen die Vertragsregierungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation bestimmte Informationen zur Verfügung stellen; darüber hinaus müssen sie Informationen zugänglich machen, die eine wirksame Kommunikation zwischen den Vertragsregierungen und zwischen den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen/Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ermöglichen.

## **2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

- 2.1 Zu den in Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes enthaltenen Begriffsbestimmungen werden keine Hinweise gegeben.
- 2.2 Im Sinne dieses Teils des Codes
- .1 bezeichnet ‚Abschnitt‘ einen Abschnitt des Teils A des Codes und wird als ‚Abschnitt A/<gefolgt von der Nummer des Abschnitts>‘ angegeben;
  - .2 bezeichnet ‚Absatz‘ einen Absatz dieses Teils des Codes und wird als ‚Absatz <gefolgt von der Nummer des Absatzes>‘ angegeben;
  - .3 bezeichnet ‚Vertragsregierung‘ bei Verwendung in den Absätzen 14 bis 18 die ‚Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet die Hafenanlage gelegen ist‘, und schließt einen Verweis auf die zuständige Behörde mit ein.

## **3. ANWENDUNG**

### **Allgemeines**

- 3.1 Die in diesem Teil des Codes gegebenen Hinweise sollen bei der Anwendung der Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes berücksichtigt werden.
- 3.2 Jedoch soll bedacht werden, dass der Umfang, in dem die Hinweise zu Schiffen Anwendung finden, abhängig ist von der Art des Schiffes, von seiner Ladung und/oder seinen Fahrgästen, seinem Einsatzmuster und von den Eigenschaften der Hafenanlagen, die das Schiff ansteuert.
- 3.3 Entsprechend ist der Umfang, in dem die Hinweise zu Hafenanlagen Anwendung finden, abhängig von den Hafenanlagen, den die Hafenanlage nutzenden Schiffen, den Arten von Ladung und/oder den Fahrgästen und den Einsatzmustern der die Hafenanlage nutzenden Schiffe.
- 3.4 Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes sollen nicht auf Hafenanlagen Anwendung finden, die hauptsächlich für militärische Zwecke ausgelegt sind und genutzt werden.

#### 4. VERANTWORTLICHKEITEN DER VERTRAGSREGIERUNGEN

##### **Sicherheit der Bewertungen und der Pläne**

- 4.1 Die Vertragsregierungen sollen sicherstellen, dass geeignete Maßnahmen getroffen sind, um die unerlaubte Preisgabe von oder den unerlaubten Zugriff auf sicherheitsempfindliches Material zu verhindern, das mit Risikobewertungen für das Schiff, Plänen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, Risikobewertungen für die Hafenanlage, Plänen zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und mit einzelnen Bewertungen oder Plänen in Zusammenhang steht.

##### **Zuständige Behörden**

- 4.2 Die Vertragsregierungen können eine zuständige Behörde innerhalb der Regierung ernennen, die ihre Aufgaben zur Gefahrenabwehr in Bezug auf Hafenanlagen nach Kapitel XI-2 oder Teil A dieses Codes erfüllt.

##### **Anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr**

- 4.3 Die Vertragsregierungen können eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr (RSO) zur Durchführung bestimmter sicherheitsbezogener Tätigkeiten ermächtigen; dazu gehören
- .1 die Genehmigung von Plänen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff beziehungsweise deren Änderungen im Namen der Verwaltung;
  - .2 die Überprüfung und Bescheinigung der Einhaltung der Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes durch Schiffe im Namen der Verwaltung;
  - .3 die Durchführung von Risikobewertungen für die Hafenanlage im Auftrag der Vertragsregierung.
- 4.4 Darüber hinaus kann eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr für Unternehmen oder Hafenanlagen beratend oder unterstützend in Fragen der Gefahrenabwehr — einschließlich Risikobewertungen für das Schiff, Pläne zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, Risikobewertungen für die Hafenanlage und Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage — tätig werden. Dazu kann auch die Erstellung einer Risikobewertung für das Schiff, eines Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, einer Risikobewertung für die Hafenanlage oder eines Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage gehören. Hat eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr dies bei einer Risikobewertung beziehungsweise einem Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff getan, so soll diese anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr nicht zur Genehmigung dieses Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff berechtigt sein.
- 4.5 Bei der Ermächtigung einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr soll die Vertragsregierung auf die Kompetenz dieser Stelle achten. Eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr soll Folgendes vorweisen können:
- .1 Fachkenntnisse von einschlägigen Aspekten der Gefahrenabwehr;
  - .2 geeignete Kenntnisse von den betrieblichen Abläufen auf Schiffen und in Hafenanlagen; hierzu gehören Kenntnisse von Planung und Bau von Schiffen, wenn Dienstleistungen in Bezug auf Schiffe erbracht werden, und Kenntnisse von Planung und Bau von Hafenanlagen, wenn Dienstleistungen in Bezug auf Hafenanlagen erbracht werden;
  - .3 die Fähigkeit, wahrscheinliche Sicherheitsrisiken einzuschätzen, die sich beim Betrieb von Schiffen und Hafenanlagen und auch beim Zusammenwirken von Schiff und Hafen ergeben können, sowie die Fähigkeit, solche Sicherheitsrisiken auf ein Mindestmaß zu beschränken;
  - .4 die Fähigkeit, die Fachkenntnisse ihres Personals aufrechtzuerhalten und auszubauen;
  - .5 die Fähigkeit, die fortdauernde Vertrauenswürdigkeit ihres Personals zu überwachen;
  - .6 die Fähigkeit, geeignete Maßnahmen beizubehalten, um die unerlaubte Preisgabe von und den unerlaubten Zugang zu sicherheitsempfindlichem Material zu verhindern;
  - .7 Kenntnisse von den Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes sowie von den einschlägigen nationalen und internationalen Rechts- und Sicherheitsvorschriften;
  - .8 Kenntnisse von aktuellen Bedrohungssituationen und -mustern;
  - .9 Kenntnisse in Bezug auf das Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Stoffen und Vorrichtungen;
  - .10 Kenntnisse in Bezug auf das nichtdiskriminierende Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;

- .11 Kenntnisse von Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen;
- .12 Kenntnisse von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Überwachung und Gefahrenabwehr und von den Grenzen des Einsatzes dieser Gegenstände und Systeme.

Bei der Übertragung bestimmter Aufgaben an eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr sollen Vertragsregierungen und Verwaltungen sicherstellen, dass die anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr über die für die Übernahme der Aufgabe erforderlichen Kompetenzen verfügt.

- 4.6 Eine anerkannte Stelle nach Regel I/6, welche die Vorschriften der Regel XI-1/1 erfüllt, kann als anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr benannt werden, wenn sie über das in Absatz 4.5 aufgeführte sicherheitsbezogene Fachwissen verfügt.
- 4.7 Eine Hafenbehörde beziehungsweise ein Hafenanlagenbetreiber kann zu einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr ernannt werden, wenn sie/er über das in Absatz 4.5 aufgeführte sicherheitsbezogene Fachwissen verfügt.

### **Festlegung der Gefahrenstufe**

- 4.8 Bei der Festlegung der Gefahrenstufe sollen die Vertragsregierungen allgemeine und besondere Informationen über Bedrohungen berücksichtigen. Die Vertragsregierungen sollen als Gefahrenstufe für Schiffe oder Hafenanlagen eine von drei Stufen festlegen:
- Gefahrenstufe 1, normal; die Stufe, auf der Schiffe und Hafenanlagen normalerweise betrieben werden;
  - Gefahrenstufe 2, erhöht; die Stufe, die Anwendung findet, solange ein erhöhtes Risiko eines sicherheitsrelevanten Ereignisses besteht;
  - Gefahrenstufe 3, Ausnahme; die Stufe, die für den Zeitraum Anwendung findet, in dem ein sicherheitsrelevantes Ereignis wahrscheinlich ist oder unmittelbar bevorsteht.
- 4.9 Die Festlegung auf Gefahrenstufe 3 soll eine Ausnahmemassnahme bleiben, die nur angewendet wird, wenn glaubhafte Informationen vorliegen, wonach ein sicherheitsrelevantes Ereignis wahrscheinlich ist oder unmittelbar bevorsteht. Gefahrenstufe 3 soll nur für die Dauer der festgestellten Bedrohungssituation oder des tatsächlichen sicherheitsrelevanten Ereignisses festgelegt werden. Während die Gefahrenstufen von Stufe 1 über Stufe 2 auf Stufe 3 wechseln können, ist auch ein direkter Wechsel von Gefahrenstufe 1 auf Gefahrenstufe 3 möglich.
- 4.10 Für die nautische Schiffssicherheit und die Gefahrenabwehr auf dem Schiff ist in letzter Konsequenz jederzeit der Kapitän verantwortlich. Selbst bei Gefahrenstufe 3 ist ein Kapitän berechtigt, um Klärung beziehungsweise Änderung von Anweisungen zu ersuchen, die von den Stellen erteilt wurden, die auf ein sicherheitsrelevantes Ereignis oder ein drohendes sicherheitsrelevantes Ereignis reagieren, wenn es Gründe zu der Annahme gibt, dass das Befolgen einer Anordnung zu einer Gefährdung der nautischen Sicherheit des Schiffes führen kann.
- 4.11 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll sich so früh wie möglich mit dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage derjenigen Hafenanlage in Verbindung setzen, die das Schiff ansteuert, um die für das Schiff in der Hafenanlage geltende Gefahrenstufe zu ermitteln. Nach der Kontaktaufnahme mit einem Schiff soll der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage das Schiff auf etwaige spätere Änderungen der Gefahrenstufe der Hafenanlage aufmerksam machen und es mit allen einschlägigen sicherheitsbezogenen Angaben versorgen.
- 4.12 Es kann unter Umständen vorkommen, dass ein einzelnes Schiff bei einer höheren Gefahrenstufe betrieben wird als die von ihm angesteuerte Hafenanlage; es kann jedoch nicht vorkommen, dass für ein Schiff eine niedrigere Gefahrenstufe gilt als für die von ihm angesteuerte Hafenanlage. Gilt für ein Schiff eine höhere Gefahrenstufe als für die Hafenanlage, die es zu nutzen beabsichtigt, so soll der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage unverzüglich darüber informieren. Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll in Abstimmung mit dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff eine Bewertung der besonderen Situation durchführen und sich mit dem Schiff auf geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einigen, wozu die Erstellung und Unterzeichnung einer Sicherheitserklärung gehören kann.
- 4.13 Die Vertragsregierungen sollen Überlegungen anstellen, wie Informationen über Änderungen der Gefahrenstufen schnell bekannt gegeben werden können. Die Verwaltungen wollen sich unter Umständen der Nachrichtenübermittlung per NAVTEX oder den Nachrichten für Seefahrer (Notices to Mariners) bedienen, um das Schiff, den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff von solchen Änderungen der Gefahrenstufen zu unterrichten. Oder sie möchten gegebenenfalls andere Kommunikationsmethoden mit gleichen oder besseren Eigenschaften in Bezug auf Schnelligkeit und Verbreitung in Erwägung ziehen. Die Vertragsregierungen sollen die Voraussetzungen schaffen, um die Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage von Änderungen der Gefahrenstufen zu unterrichten. Die Vertragsregierungen sollen eine Liste mit den Daten für die Kontaktaufnahme mit denjenigen Stellen zusammenstellen und weiterführen, die von Änderungen der Gefahrenstufen unterrichtet werden müssen. Während die Gefahrenstufe an sich nicht als besonders sicherheitsempfindlich zu betrachten ist, können die zugrunde liegenden Informationen über die Bedrohung hochgradig sicherheitsempfindlich sein. Die Vertragsregierungen sollen die Art und die Ausführlichkeit der zu übermittelnden Angaben sowie die Wege der Übermittlung an die Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff, die Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und die Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sorgfältig prüfen.



**Kontaktstellen und Angaben über Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage**

- 4.14 Verfügt eine Hafenanlage über einen Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage, so ist die Organisation davon zu unterrichten; den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff ist diese Information ebenfalls zur Verfügung zu stellen. Dabei darf nur veröffentlicht werden, dass ein Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage besteht, ohne dass weitere Einzelheiten genannt werden. Die Vertragsregierungen sollen erwägen, zentrale oder regionale Kontaktstellen einzurichten oder andere Möglichkeiten zu schaffen, um aktuelle Informationen über die Örtlichkeiten zur Verfügung zu stellen, in denen Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage bestehen; hierzu gehören Daten für die Kontaktaufnahme mit dem jeweiligen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage. Das Bestehen solcher Kontaktstellen soll bekannt gegeben werden. Darüber hinaus könnten sie Angaben über die anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr zur Verfügung stellen, die zum Handeln im Namen der Vertragsregierung ernannt sind; hierzu gehören Einzelheiten über die besonderen Verantwortlichkeiten und Bedingungen, unter denen Befugnisse auf solche anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr übertragen wurden.
- 4.15 Verfügt ein Hafen über keinen Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (und folglich auch über keinen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage), so soll die zentrale beziehungsweise regionale Kontaktstelle eine entsprechend qualifizierte Person an Land ermitteln können, die notwendigenfalls dafür sorgen kann, dass für die Dauer des Aufenthalts des Schiffes geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen sind.
- 4.16 Die Vertragsregierungen sollen darüber hinaus die Daten für die Kontaktaufnahme mit Bediensteten der Regierung zur Verfügung stellen, denen ein Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff, ein Beauftragter für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und ein Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage Sicherheitsbedenken melden können. Diese Regierungsbediensteten sollen diese Meldungen bewerten, bevor sie geeignete Maßnahmen ergreifen. Diese gemeldeten Bedenken können Auswirkungen auf die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr haben, die in die Zuständigkeit einer anderen Vertragsregierung fallen. In diesem Fall sollen 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 sollen die Daten zur Kontaktaufnahme mit den Regierungsbediensteten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation übermittelt werden.
- 4.17 Die Vertragsregierungen sollen die in den Absätzen 4.14 bis 4.16 genannten Angaben auf Verlangen auch anderen Vertragsregierungen zur Verfügung stellen.

**Ausweisdokumente**

- 4.18 Die Vertragsregierungen werden ermutigt, den Regierungsbediensteten, 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.

**Feste und schwimmende Plattformen und bewegliche Offshore-Bohreinheiten am Einsatzort**

- 4.19 Die Vertragsregierungen sollen die Einführung geeigneter Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für feste und schwimmende Plattformen und bewegliche Offshore-Bohreinheiten am Einsatzort erwägen, um eine Interaktion mit Schiffen zu ermöglichen, welche Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes einhalten müssen.

**Schiffe, die Teil A dieses Codes nicht einhalten müssen**

- 4.20 Die Vertragsregierungen sollen die Einführung geeigneter Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erwägen, um die Gefahrenabwehr bei Schiffen zu erhöhen, auf die Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes nicht Anwendung finden, und um dafür zu sorgen, dass für diese Schiffe geltende Sicherheitsbestimmungen eine Interaktion mit Schiffen erlauben, auf die Teil A dieses Codes Anwendung findet.

**Bedrohung von Schiffen und andere Ereignisse auf See**

- 4.21 Die Vertragsregierungen sollen allgemeine Hinweise zu den Maßnahmen zur Verfügung stellen, die als geeignet angesehen werden, das Sicherheitsrisiko von Schiffen zu verringern, die auf See ihre Flagge führen. Sie sollen besondere Anweisungen zu den nach den Gefahrenstufen 1 bis 3 zu ergreifenden Maßnahmen zur Verfügung stellen, wenn
- .1 sich die für das Schiff geltende Gefahrenstufe auf See ändert, z. B. aufgrund der geographischen Lage, in der es eingesetzt ist, oder aus Gründen, die sich auf das Schiff selbst beziehen, und
  - .2 das Schiff auf See in ein sicherheitsrelevantes Ereignis verwickelt ist oder ihm ein solches droht.

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

- 4.22 Die Vertragsregierungen sollen darüber hinaus eine Kontaktstelle für Beratung in Sicherheitsfragen einrichten, und zwar für jedes Schiff,
- .1 das zum Führen ihrer Flagge berechtigt ist, oder
  - .2 das in ihrem Küstenmeer eingesetzt ist beziehungsweise die Absicht mitgeteilt hat, in ihr Küstenmeer einzufahren.
- 4.23 Die Vertragsregierungen sollen Beratung für Schiffe anbieten, die in ihrem Küstenmeer eingesetzt sind oder die Absicht mitgeteilt haben, in ihr Küstenmeer einzufahren; hierzu könnte Folgendes gehören:
- .1 der Rat, die beabsichtigte Fahrt zu ändern oder zu verschieben;
  - .2 der Rat, einem bestimmten Kurs zu folgen oder ein bestimmtes Ziel anzusteuern;
  - .3 Informationen über die Verfügbarkeit von Personal oder Gerät, das eventuell auf das Schiff verlegt werden kann;
  - .4 der Rat, die Fahrt, die Hafenankunft oder die -ausfahrt zu koordinieren, um die Begleitung durch Patrouillenboote oder Luftfahrzeuge (Flugzeug oder Helikopter) zu ermöglichen.
- Die Vertragsregierungen sollen Schiffe, die in ihrem Küstenmeer eingesetzt sind oder die Absicht mitgeteilt haben, in ihr Küstenmeer einzufahren, an vorübergehende Beschränkungsgebiete, die sie bekannt gemacht haben, erinnern.
- 4.24 Die Vertragsregierungen sollen Schiffen, die in ihrem Küstenmeer eingesetzt sind oder die Absicht mitgeteilt haben, in ihr Küstenmeer einzufahren, empfehlen, zum Schutz des Schiffes und zum Schutz anderer Schiffe in der Umgebung etwaige von der Vertragsregierung empfohlene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr rasch umzusetzen.
- 4.25 Die von den Vertragsregierungen erstellten Pläne für die in Absatz 4.22 genannten Zwecke sollen Angaben über eine rund um die Uhr erreichbare geeignete Kontaktstelle innerhalb der Vertragsregierung einschließlich der Verwaltung enthalten. Diese Pläne sollen darüber hinaus Angaben darüber enthalten, unter welchen Umständen die Verwaltung ein Ersuchen um Hilfe durch nahe gelegene Küstenstaaten für nötig hält, sowie ein Verfahren für die Kontaktaufnahme zwischen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff.

#### **Abweichende Vereinbarungen zur Gefahrenabwehr**

- 4.26 Bei der Prüfung, wie Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes durchzuführen sind, können die Vertragsregierungen mit einer oder mehreren Vertragsregierungen eine oder mehrere Vereinbarungen schließen. Der Geltungsbereich einer Vereinbarung ist eingegrenzt auf beschränkte Auslandfahrten auf festgelegten Seewegen zwischen Hafenanlagen, die sich im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien der Vereinbarung befinden. Bei Abschluss einer Vereinbarung und danach sollen die Vertragsregierungen andere Vertragsregierungen und Verwaltungen, die ein Interesse an den Auswirkungen der Vereinbarung haben, konsultieren. Schiffe, die die Flagge eines Staates führen, der keine Vertragspartei der Vereinbarung ist, sollen nur dann auf den von der Vereinbarung erfassten festgelegten Seewegen eingesetzt werden dürfen, wenn ihre Verwaltung damit einverstanden ist, dass das Schiff die Vereinbarung einhält, und wenn sie das Schiff zu dieser Einhaltung auffordert. Eine solche Vereinbarung darf das Niveau der Sicherheit von Hafenanlagen und anderen Schiffen, die nicht unter die Vereinbarung fallen, nicht beeinträchtigen; insbesondere darf kein Schiff, das unter eine solche Vereinbarung fällt, mit einem Schiff, das nicht unter die Vereinbarung fällt, Tätigkeiten von Schiff zu Schiff durchführen. Jegliches betriebliche Zusammenwirken zwischen Schiffen, die unter die Vereinbarung fallen, soll durch die Vereinbarung erfasst sein. Die Wirkungsweise jeder Vereinbarung muss ständig überwacht und bei Bedarf geändert, in jedem Fall aber alle fünf Jahre überprüft werden.

#### **Gleichwertige Vorkehrungen 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 Codes vorgeschriebenen Maßnahmen entsprechen. Dies kann insbesondere bei Umschlagstellen der Fall sein, die Fabriken angegliedert sind, oder bei nicht häufig genutzten Kais.

#### **Besatzungsstärke**

- 4.28 Bei der Festlegung der Mindestbesatzung eines Schiffes soll die Verwaltung berücksichtigen, dass die in Regel V/14 festgelegte Mindestbesatzung sich nur auf den sicheren Betrieb des Schiffes bezieht. Zudem soll die Verwaltung eventuelle zusätzliche Arbeitsbelastungen berücksichtigen, die sich aus der Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff ergeben, und sicherstellen, dass das Schiff ausreichend und wirksam bemannt ist. Dabei soll die Verwaltung dafür sorgen, dass im Rahmen aller den verschiedenen Arten von Schiffsbesatzung auferlegten Pflichten an Bord die Ruhezeiten und anderen Maßnahmen gegen Übermüdung auf den Schiffen umgesetzt werden können, die durch nationales Recht vorgeschrieben sind.

## Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften

### Allgemeines

- 4.29 In Regel XI-2/9 werden die Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften beschrieben, die nach Kapitel XI-2 auf Schiffe anzuwenden sind. Sie ist in drei unterschiedliche Abschnitte eingeteilt: Kontrolle von bereits in einem Hafen befindlichen Schiffen, Kontrolle von Schiffen, die in einen Hafen einer anderen Vertragsregierung einzulaufen beabsichtigen, und zusätzliche Bestimmungen für beide Situationen.
- 4.30 Regel XI-2/9.1 — Kontrolle von Schiffen in Häfen — dient der Umsetzung eines Systems zur Kontrolle von Schiffen, während sie sich in einem Hafen im Ausland befinden, wo ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete der Vertragsregierung (ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete) berechtigt sind, an Bord des Schiffes zu kommen, um zu prüfen, ob die erforderlichen Zeugnisse den Vorschriften entsprechen. Ergeben sich hierbei triftige Gründe für die Annahme, dass das Schiff die Vorschriften nicht einhält, so können Kontrollmaßnahmen wie zusätzliche Überprüfungen oder das Festhalten des Schiffes ergriffen werden. Dies steht im Einklang mit derzeit gültigen Kontrollsystemen. Regel XI-2/9.1 baut auf diesen Systemen auf und gestattet zusätzliche Maßnahmen (wozu auch die Ausweisung eines Schiffes aus dem Hafen als Kontrollmaßnahme zählt), wenn ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete triftige Gründe für die Annahme haben, dass ein Schiff die Vorschriften des Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes nicht einhält. In Regel XI-2/9.3 werden die Schutzmaßnahmen beschrieben, die eine faire und verhältnismäßige Durchführung dieser zusätzlichen Maßnahmen sicherstellen.
- 4.31 Regel XI-2/9.2 wendet Kontrollmaßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften auf Schiffe an, die in einen Hafen einer anderen Vertragsregierung einzulaufen beabsichtigen, und führt ein völlig anderes Kontrollkonzept innerhalb von Kapitel XI-2 ein, das sich nur auf die Gefahrenabwehr bezieht. Nach dieser Regel ist es möglich, bereits vor Einfahrt des Schiffes in den Hafen Maßnahmen zu ergreifen, um die Gefahrenabwehr besser zu gewährleisten. Wie in Regel XI-2/9.1 basiert dieses zusätzliche Kontrollsystem auf dem Begriff der triftigen Gründe für die Annahme, dass das Schiff die Vorschriften des Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes nicht einhält, und enthält wichtige Schutzmaßnahmen in den Regeln XI-2/9.2.2 und XI-2/9.2.5 sowie in Regel XI-2/9.3.
- 4.32 Der Ausdruck ‚triftige Gründe für die Annahme, dass das Schiff die Vorschriften nicht einhält‘, bedeutet, dass Beweise oder zuverlässige Informationen vorliegen, dass das Schiff nicht den Vorschriften des Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes entspricht, wobei die in diesem Teil des Codes gegebenen Hinweise zu berücksichtigen sind. Solche Beweise oder zuverlässige Informationen können sich aus der fachmännischen Beurteilung durch den ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten ergeben, auf Beobachtungen beruhen, die bei der Überprüfung des nach Teil A dieses Codes (Zeugnis) ausgestellten internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes beziehungsweise des nach denselben Bestimmungen ausgestellten vorläufigen internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes gemacht wurden, oder aus anderen Quellen stammen. Selbst wenn sich ein gültiges Zeugnis an Bord des Schiffes befindet, können die ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten triftige Gründe für die Annahme haben, dass das Schiff nach ihrem fachmännischen Urteil die Vorschriften nicht einhält.
- 4.33 Triftige Gründe nach den Regeln XI-2/9.1 und XI-2/9.2 können beispielsweise vorliegen
- .1 bei im Rahmen der Überprüfung des Zeugnisses gefundenen Beweisen, dass dieses nicht gültig oder abgelaufen ist;
  - .2 bei Beweisen oder zuverlässigen Informationen, wonach bei der Ausrüstung, der Dokumentation und den Vorkehrungen für die Gefahrenabwehr, wie sie in Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes vorgeschrieben sind, erhebliche Mängel vorliegen;
  - .3 bei Empfang eines Berichts oder einer Beschwerde, worin nach dem fachmännischen Urteil des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten zuverlässige Informationen enthalten sind, die eindeutig zeigen, dass das Schiff die Vorschriften des Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes nicht einhält;
  - .4 bei Vorliegen von Beweisen oder Beobachtungen, die ein ordnungsgemäß ermächtigter Bediensteter mithilfe seines fachmännischen Urteils erlangt hat, wonach der Kapitän oder die Schiffsbesatzung mit wesentlichen Verfahren zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff nicht vertraut ist oder die Übungen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff nicht durchführen kann oder wonach Verfahren oder Übungen gar nicht durchgeführt worden sind;
  - .5 bei Vorliegen von Beweisen oder Beobachtungen, die ein ordnungsgemäß ermächtigter Bediensteter mithilfe seines fachmännischen Urteils erlangt hat, wonach Mitglieder der Schiffsbesatzung in Schlüsselpositionen nicht in der Lage sind, sich mit anderen Mitgliedern der Schiffsbesatzung in Schlüsselpositionen mit Aufgaben zur Gefahrenabwehr an Bord des Schiffes ordnungsgemäß zu verständigen;
  - .6 bei Beweisen oder zuverlässigen 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-2 oder Teil A dieses Codes verstoßen hat, und das betreffende Schiff weder eine Sicherheitserklärung erstellt noch geeignete, besondere oder zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen oder geeignete Verfahren zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff angewendet hat;
  - .7 bei Beweisen oder zuverlässigen 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 des Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes verpflichtet ist — und das Schiff weder geeignete, besondere oder zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen noch geeignete Verfahren zur Gefahrenabwehr angewendet hat;

- .8 wenn das Schiff über ein unmittelbar an die Geltungsdauer eines vorläufigen internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes anschließendes, weiteres vorläufiges Zeugnis im Sinne des Abschnitts A/19.4 verfügt und wenn nach dem fachmännischen Urteil eines ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten einer der Gründe des Schiffes oder des Unternehmens für das Ersuchen um die Ausstellung eines solchen Zeugnisses ist, die vollständige Einhaltung des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes über die Geltungsdauer des ersten vorläufigen Zeugnisses nach Abschnitt A/19.4.4 hinaus zu umgehen.
- 4.34 Besonders relevant sind die Auswirkungen der Regel XI-2/9 auf internationales Recht; bei der Durchführung der Regel soll Regel XI-2/2.4 berücksichtigt werden, da die Möglichkeit besteht, dass entweder Maßnahmen getroffen werden, die nicht in den Geltungsbereich des Kapitels XI-2 fallen, oder dass Rechte von betroffenen Schiffen außerhalb des Kapitels XI-2 zu berücksichtigen sind. In Fällen, in denen ein Schiff trotz Einhaltung des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes noch immer als Sicherheitsrisiko angesehen wird, ist die Vertragsregierung durch Regel XI-2/9 nicht in ihrem Recht beeinträchtigt, Maßnahmen zu ergreifen, die auf internationalem Recht beruhen und mit diesem in Einklang stehen, um die Sicherheit beziehungsweise Gefahrenabwehr in Bezug auf Personen, Schiffe, Hafenanlagen und anderes Eigentum zu gewährleisten.
- 4.35 Wenn eine Vertragsregierung Kontrollmaßnahmen über ein Schiff verhängt, sollen 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 die Nichteinhaltung entweder mit einem defekten Ausrüstungsgegenstand oder mit fehlerhafter Dokumentation zusammenhängt und zum Festhalten des Schiffes führt und wenn die Nichteinhaltung im Überprüfungshafen nicht behoben werden kann, kann die Vertragsregierung es dem Schiff gestatten, einen anderen Hafen anzufahren, wenn alle zwischen den Hafenstaaten und der Verwaltung oder dem Kapitän vereinbarten Bedingungen erfüllt werden.

#### **Schiffe, die in den Hafen einer anderen Vertragsregierung einzulaufen beabsichtigen**

- 4.37 In Regel XI-2/9.2.1 sind die Angaben aufgeführt, die Vertragsregierungen von einem Schiff als Bedingung für die Einfahrt in den Hafen verlangen können. Eine der aufgeführten Angaben ist die Bestätigung aller besonderen oder zusätzlichen Maßnahmen, die von dem Schiff während der letzten zehn Aufenthalte in einer Hafenanlage ergriffen worden sind. Dazu gehören beispielsweise
- .1 Aufzeichnungen über die Maßnahmen, die während des Aufenthalts in einer Hafenanlage ergriffen wurden, die im Hoheitsgebiet eines Staates gelegen ist, der keine Vertragsregierung ist, insbesondere Aufzeichnungen über diejenigen Maßnahmen, die normalerweise von Hafenanlagen durchgeführt worden wären, die im Hoheitsgebiet von Vertragsregierungen gelegen sind;
  - .2 alle gegenüber Hafenanlagen oder anderen Schiffen abgegebenen Sicherheitserklärungen.
- 4.38 Zu den aufgeführten Angaben, die als Bedingung für die Einfahrt in einen Hafen verlangt werden können, gehört auch die Bestätigung, dass bei Tätigkeiten von Schiff zu Schiff während der letzten 10 Aufenthalte in einer Hafenanlage geeignete Verfahren zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff angewendet worden sind. Nicht gefordert wird normalerweise die Übergabe von Aufzeichnungen über die Beförderung von Lotsen, Zoll-, Einwanderungs- oder 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 in der Hafenanlage gehören. Zu den Angaben, die möglicherweise übergeben werden müssen, gehören
- .1 Aufzeichnungen über die während einer Tätigkeit von Schiff zu Schiff mit einem Schiff durchgeführten Maßnahmen, das die Flagge eines Staates führt, der nicht zu den Vertragsregierungen gehört, insbesondere Aufzeichnungen über diejenigen Maßnahmen, die normalerweise von Schiffen durchgeführt worden wären, die die Flagge einer Vertragsregierung führen;
  - .2 Aufzeichnungen über die während einer Tätigkeit von Schiff zu Schiff mit einem Schiff durchgeführten Maßnahmen, das die Flagge einer Vertragsregierung führt, aber nicht zur Einhaltung der Bestimmungen des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes verpflichtet ist, etwa Abschriften aller diesem Schiff im Rahmen anderer Bestimmungen ausgestellten Zeugnisse über die Gefahrenabwehr;
  - .3 für den Fall, dass sich an Bord aus Seenot gerettete Personen oder Güter befinden, alle bekannten Angaben über diese Personen oder Güter, einschließlich ihrer Identität — soweit bekannt — und der Ergebnisse etwaiger im Namen des Schiffes durchgeführter Überprüfungen zur Feststellung des Sicherheitsstatus der Geretteten. Es ist nicht Zweck des Kapitels XI-2 oder des Teils A dieses Codes, die Beförderung von in Seenot Befindlichen an einen sicheren Ort zu verzögern oder zu verhindern. In Kapitel XI-2 und Teil A dieses Codes geht es allein darum, den Staaten genügend geeignete Angaben zur Verfügung zu stellen, damit ihre Sicherheitsinteressen nicht verletzt werden.

- 4.39 Zu den Beispielen für andere praktische, sicherheitsbezogene Angaben, die als Bedingung für die Einfahrt in den Hafen verlangt werden können, um die Sicherheit beziehungsweise Gefahrenabwehr in Bezug auf Personen, Hafenanlagen, Schiffe und anderes Eigentum zu gewährleisten, gehören auch
- .1 Angaben aus der lückenlosen Stammdatendokumentation (Continuous Synopsis Record);
  - .2 Position des Schiffes zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts;
  - .3 voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffes im Hafen;
  - .4 Besatzungsverzeichnis;
  - .5 allgemeine Beschreibung der an Bord befindlichen Ladung;
  - .6 Fahrgastliste;
  - .7 Angaben, die nach Regel XI-2/5 mitzuführen sind.
- 4.40 Nach Regel XI-2/9.2.5 ist es dem Kapitän eines Schiffes gestattet, davon Abstand zu nehmen, mit dem Schiff in einen Hafen einzulaufen, wenn er darüber informiert wird, dass der Küsten- beziehungsweise Hafenstaat die Durchführung von Kontrollmaßnahmen nach Regel XI-2/9.2 beabsichtigt. Nimmt der Kapitän hiervon Abstand, so findet Regel XI-2/9 nicht mehr Anwendung und alle anderen 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 beziehungsweise in denen es aus dem Hafen ausgewiesen wird, sollen alle bekannten Tatsachen den Behörden der betroffenen Staaten mitgeteilt werden. Mitgeteilt werden sollen — soweit bekannt —:
- .1 Name und Flagge des Schiffes, seine Identifizierungsnummer, Rufzeichen, Schiffstyp und Ladung;
  - .2 Grund für das Verwehren der Einfahrt beziehungsweise für die Ausweisung aus dem Hafen oder den Hafengebieten;
  - .3 falls relevant, Art einer etwaigen Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften;
  - .4 falls relevant, Einzelheiten über Versuche, etwaige Fälle von Nichteinhaltung zu korrigieren, einschließlich aller 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 alle dem Schiff erteilten Anweisungen, z. B. Berichte über seine zurückgelegte Strecke;
  - .8 verfügbare Angaben über die aktuell für das Schiff geltende Gefahrenstufe;
  - .9 Angaben über den gesamten Nachrichtenverkehr zwischen dem Hafenstaat und der Verwaltung;
  - .10 Kontaktstelle innerhalb des Hafenstaats, die den Bericht zwecks Erhalts weiterer Angaben abfasst;
  - .11 Besatzungsliste;
  - .12 alle anderen relevanten Angaben.
- 4.42 Zu den betroffenen Staaten, zu denen Kontakt aufgenommen werden soll, gehören die Staaten, die an dem vom Schiff beabsichtigten Kurs zu dessen nächstem Anlaufhafen liegen, insbesondere dann, wenn das Schiff die Einfahrt in das Küstenmeer dieses Küstenstaats beabsichtigt. Darüber hinaus könnten zu den betroffenen Staaten vorherige Anlaufhäfen gehören, so dass unter Umständen weitere Angaben erhalten und Sicherheitsfragen bezüglich der vorher angelaufenen Häfen geklärt werden können.
- 4.43 Bei der Durchführung von Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften sollen die ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten sicherstellen, dass alle Maßnahmen oder Schritte verhältnismäßig sind. Solche Maßnahmen oder Schritte sollen angemessen und nur so streng sein und so lange dauern, wie dies für die Behebung beziehungsweise Milderung der Nichteinhaltung nötig ist.



- 4.44 Der Begriff ‚Aufhalten‘ in Regel XI-2/9.3.5.1 gilt auch für Situationen, in denen einem Schiff im Rahmen von in dieser Regel vorgesehenen Maßnahmen in unangemessener Weise die Einfahrt in den Hafen verwehrt wird oder das Schiff in unangemessener Weise aus dem Hafen ausgewiesen wird.

#### **Schiffe von Nichtvertragsparteien und Schiffe, die kleiner sind als diejenigen, die unter das Übereinkommen fallen**

- 4.45 Schiffen, die die Flagge eines Staates führen, der keine Vertragsregierung des Übereinkommens und keine Vertragspartei des SOLAS-Protokolls von 1988 <sup>(1)</sup> ist, sollen die Vertragsregierungen keine günstigere Behandlung gewähren. Entsprechend sollen die Vorschriften der Regel XI-2/9 und die in diesem Teil des Codes gegebenen Hinweise auf diese Schiffe angewendet werden.
- 4.46 Für Schiffe, die kleiner sind als diejenigen, die unter das Übereinkommen fallen, gelten Maßnahmen der Staaten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit. Diese Maßnahmen sollen unter gebührender Berücksichtigung der Vorschriften in Kapitel XI-2 und der in diesem Teil des Codes gegebenen Hinweise durchgeführt werden.

### 5. SICHERHEITSERKLÄRUNG

#### **Allgemeines**

- 5.1 Eine Sicherheitserklärung (Declaration of Security) soll erstellt werden, wenn die Vertragsregierung einer Hafenanlage oder ein Schiff dies für nötig hält.
- 5.1.1 Die Notwendigkeit einer Sicherheitserklärung kann sich aus den Ergebnissen der Risikobewertung für die Hafenanlage ergeben, und die Gründe und Umstände, derentwegen eine Sicherheitserklärung benötigt wird, sollen in dem Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage aufgeführt sein.
- 5.1.2 Die Notwendigkeit einer Sicherheitserklärung kann durch eine Verwaltung angezeigt werden bei Schiffen, die ihre Flagge führen, oder sich aus einer Risikobewertung für das Schiff ergeben; sie soll in dem Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff aufgeführt sein.
- 5.2 Es ist wahrscheinlich, dass eine Sicherheitserklärung bei höheren Gefahrenstufen verlangt wird, wenn für ein Schiff eine höhere Gefahrenstufe gilt als für die Hafenanlage oder für ein anderes Schiff, mit dem ein Zusammenwirken stattfindet; ebenso gilt dies für das Zusammenwirken von Schiff und Hafen oder Tätigkeiten von Schiff zu Schiff, die aus speziell für dieses Schiff mitsamt seiner Ladung beziehungsweise 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 Erstellung einer Sicherheitserklärung ersucht, soll der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff das Ersuchen bestätigen und entsprechende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erörtern.
- 5.3 Ein Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage kann vor dem Zusammenwirken von Schiff und Hafen, das in der genehmigten Risikobewertung für die Hafenanlage als besonders problematisch eingestuft wird, auch eine Sicherheitserklärung einleiten. Beispiele hierfür könnten Fahrgäste sein, die an oder von Bord gehen, sowie die Verbringung, das Laden oder Löschen von gefährlichen Gütern und Stoffen. In der Risikobewertung für die Hafenanlage können auch in oder nahe dicht bevölkerten Gebieten gelegene Anlagen oder wirtschaftlich bedeutende Operationen genannt sein, die eine Sicherheitserklärung rechtfertigen.
- 5.4 Der Hauptzweck einer Sicherheitserklärung liegt darin, dass zwischen dem Schiff und der Hafenanlage oder anderen Schiffen, mit denen ein Zusammenwirken stattfindet, Einvernehmen besteht über die jeweils zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einklang mit den Anforderungen ihrer jeweiligen genehmigten Pläne zur Gefahrenabwehr.
- 5.4.1 Die vereinbarte Sicherheitserklärung soll von der Hafenanlage und dem Schiff beziehungsweise den Schiffen unterschrieben und datiert werden, um die Einhaltung des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes zu dokumentieren; darüber hinaus sollen in ihr die Dauer, die gültige/n Gefahrenstufe/n und die wichtigen Angaben für die Kontaktaufnahme angegeben sein.

<sup>(1)</sup> Protokoll von 1988 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See.



- 5.4.2 Bei einer Änderung der Gefahrenstufe kann die Erstellung einer neuen oder geänderten Sicherheitserklärung nötig werden.
- 5.5 Die Sicherheitserklärung soll in englischer, französischer oder spanischer Sprache erstellt werden oder in einer anderen, der Hafenanlage und dem Schiff beziehungsweise den Schiffen geläufigen Sprache.
- 5.6 Ein Muster einer Sicherheitserklärung befindet sich in Anhang 1 dieses Teils des Codes. Dieses Muster ist für eine Sicherheitserklärung zwischen einem Schiff und einer Hafenanlage bestimmt. Soll sich diese Sicherheitserklärung auf zwei Schiffe beziehen, so soll das Muster entsprechend angepasst werden.

## 6. PFLICHTEN DES UNTERNEHMENS

### Allgemeines

- 6.1 Regel XI-2/5 verpflichtet das Unternehmen, den Kapitän des Schiffes mit Informationen zu versorgen, um die Pflichten des Unternehmens nach dieser Regel zu erfüllen. Zu diesen Angaben sollen z. B. folgende Punkte gehören:
- .1 Beteiligte, die für die Benennung der Schiffsbesatzung verantwortlich sind, z. B. Reedereien, Besetzungsagenturen, Submittenten, Konzessionsinhaber wie z. B. Einzelhandels-Verkaufsstellen, Casinos usw.;
  - .2 Beteiligte, die für die Verwendung des Schiffes verantwortlich sind, einschließlich Zeit-Charterer und Bareboat-Charterer oder andere in dieser Funktion auftretende Stellen;
  - .3 in Fällen, in denen das Schiff zu den Bedingungen eines Chartervertrags eingesetzt wird, die Angaben zur Kontaktaufnahme mit diesen Beteiligten einschließlich Zeit- oder Reise-Charterern.
- 6.2 Nach Regel XI-2/5 ist das Unternehmen verpflichtet, diese Angaben ständig zu aktualisieren und auf dem neuesten Stand zu halten, sobald Änderungen eintreten.
- 6.3 Diese Angaben sollen in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefasst sein.
- 6.4 Bei Schiffen, die vor dem 1. Juli 2004 fertiggestellt wurden, sollen diese Angaben den tatsächlichen Zustand an diesem Datum wiedergeben.
- 6.5 Bei Schiffen, die am oder nach dem 1. Juli 2004 fertiggestellt wurden, und bei Schiffen, die vor dem 1. Juli 2004 fertiggestellt wurden, aber am 1. Juli 2004 nicht in Betrieb waren, sollen diese Angaben 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, sollen die Angaben mit dem Datum der Wiederinbetriebnahme des Schiffes vorgelegt werden und den tatsächlichen Zustand an diesem Datum wiedergeben.
- 6.7 Vorher vorgelegte Angaben, 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 Angaben über das Unternehmen, das das Schiff vorher betrieben hat, nicht an Bord aufbewahrt werden.

Zusätzliche einschlägige Hinweise finden sich in den Abschnitten 8, 9 und 13.

## 7. GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF

Einschlägige Hinweise finden sich in den Abschnitten 8, 9 und 13.

## 8. RISIKOBEWERTUNG FÜR DAS SCHIFF

### Risikobewertung

- 8.1 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen ist dafür verantwortlich, dass für jedes seiner Verantwortung unterliegende Schiff in der Flotte des Unternehmens, das den Bestimmungen des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes entsprechen muss, eine Risikobewertung für das Schiff durchgeführt wird. Obwohl der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen nicht notwendigerweise alle mit der Funktion verbundenen Aufgaben persönlich erfüllen muss, liegt die Verantwortung für deren ordnungsgemäße Erfüllung letztlich bei dem einzelnen Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen.
- 8.2 Bevor mit der Risikobewertung für das Schiff begonnen wird, soll der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen sicherstellen, dass Informationen genutzt werden, die über die Bewertung 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 Maßnahmen zur Gefahrenabwehr. Frühere Berichte über ähnliche Sicherheitsanforderungen soll der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen studieren. Soweit möglich soll der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen mit den entsprechenden Personen auf dem Schiff und in der Hafenanlage zusammentreffen, um den Zweck und die Vorgehensweise bei der Bewertung zu erörtern. Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen soll alle von den Vertragsregierungen angebotenen besonderen Hinweise berücksichtigen.

- 8.3 Eine Risikobewertung für das Schiff soll folgende Elemente auf beziehungsweise in dem Schiff einschließen:
- .1 bauliche Sicherheit;
  - .2 bauliche Widerstandsfähigkeit;
  - .3 Personenschutzsysteme;
  - .4 Verfahrensgrundsätze;
  - .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 können.
- 8.4 Die mit der Durchführung einer Risikobewertung für das Schiff befassten Personen sollen sich in folgenden Bereichen auf die Mitarbeit von Fachleuten stützen können:
- .1 Kenntnisse von aktuellen Bedrohungssituationen und -mustern;
  - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Stoffen und Vorrichtungen;
  - .3 nichtdiskriminierendes Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
  - .4 Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen;
  - .5 Methoden, die zur Herbeiführung eines sicherheitsrelevanten Ereignisses genutzt werden;
  - .6 Auswirkung von Sprengstoffen auf den Schiffskörper und die Ausrüstung des Schiffes;
  - .7 Gefahrenabwehr des Schiffes;
  - .8 Geschäftspraktiken beim Zusammenwirken von Schiff und Hafen;
  - .9 Katastrophenplanung, Notfallvorsorge und Notfallreaktion;
  - .10 bauliche Sicherheit;
  - .11 Funk- und Telekommunikationssysteme einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
  - .12 schifffahrtsbezogene Technik;
  - .13 Betriebsabläufe auf Schiffen und in Häfen.
- 8.5 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen soll die für die Durchführung einer Bewertung erforderlichen Angaben erhalten und festhalten; dazu gehören
- .1 die allgemeine Bauweise des Schiffes;
  - .2 die Lage von Bereichen, die nur beschränkt zugänglich sein sollen, z. B. Kommandobrücke, Maschinenräume der Klasse A und andere Kontrollstationen nach Kapitel II-2 usw.;
  - .3 die Lage und Funktion aller tatsächlichen oder potentiellen Zugangspunkte zum Schiff;
  - .4 Wechsel der Gezeiten, die einen Einfluss auf die Verwundbarkeit oder Gefahrenabwehr 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 unbegleitetes Gepäck gelagert wird;
  - .8 die Notfall- und Reserveausrüstung für die Aufrechterhaltung wesentlicher Dienste;
  - .9 die Stärke der Schiffsbesatzung, alle bestehenden Aufgaben zur Gefahrenabwehr und alle in dem Unternehmen angewandten Praktiken bezüglich der Ausbildungsanforderungen;
  - .10 vorhandene Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr und vorhandene 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/Wasser Sicherheitsdienstleistungen erbringen;
  - .13 bestehende und wirksame Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr einschließlich Prüf- und Kontrollverfahren, Identifizierungssysteme, Überwachungs- und Kontrollausrüstung, Ausweisunterlagen der Besatzung sowie Kommunikations-, Alarm-, Beleuchtungs-, Zugangskontroll- und andere geeignete Systeme.
- 8.6 Im Rahmen der Risikobewertung für das Schiff soll jeder festgestellte Zugangspunkt einschließlich offener Wetterdecks untersucht und dahin gehend bewertet werden, ob er sich für die Benutzung durch Personen eignet, die einen Verstoß gegen Sicherheitsvorschriften beabsichtigen könnten. Hierzu gehören Zugangspunkte, derer sich sowohl Personen mit Zugangserlaubnis bedienen können als auch Personen, die sich unerlaubten Zugang verschaffen wollen.
- 8.7 Im Rahmen der Risikobewertung für das Schiff soll die fortdauernde Anwendbarkeit der bestehenden Maßnahmen und Hinweise, Verfahren und Abläufe zur Gefahrenabwehr unter normalen und Notfallbedingungen geprüft und Sicherheitshinweise festgelegt werden, namentlich in Bezug auf
- .1 die Bereiche mit Zugangsbeschränkung;
  - .2 die Verfahren zur Reaktion auf Feuer und andere Notfallsituationen;
  - .3 die Gründlichkeit der Überwachung von Schiffsbesatzung, Fahrgästen, Besuchern, Lieferanten, Reparaturtechnikern, Hafendarbeitern usw.;
  - .4 die Häufigkeit und Wirksamkeit von Sicherheitsstreifen;
  - .5 die Zugangskontrollsysteme einschließlich der Identifizierungssysteme;
  - .6 die Systeme und Verfahren für den sicherheitsbezogenen Nachrichtenverkehr;
  - .7 die Sicherheitstüren, -absperren und -beleuchtungsmittel und
  - .8 die Ausrüstungsgegenstände und Systeme zur Gefahrenabwehr und Überwachung, soweit vorhanden.
- 8.8 Im Rahmen der Risikobewertung für das Schiff soll geprüft werden, welche Personen, Tätigkeiten, Dienste und Betriebsabläufe unbedingt geschützt werden müssen. Hierzu zählen
- .1 die Schiffsbesatzung;
  - .2 Fahrgäste, Besucher, Lieferanten, Reparaturtechniker, Hafenanlagen-Personal usw.;
  - .3 die Fähigkeit zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebs des Schiffes und der Reaktion auf Notfälle;
  - .4 die Ladung, insbesondere gefährliche Güter und Stoffe;
  - .5 die Schiffsvorräte;
  - .6 die Ausrüstung und die Systeme für den sicherheitsbezogenen Nachrichtenverkehr des Schiffes, soweit vorhanden;
  - .7 die Ausrüstungsgegenstände und Systeme zur Gefahrenabwehr und Überwachung des Schiffes, soweit vorhanden.
- 8.9 Im Rahmen der Risikobewertung für das Schiff sollen alle möglichen Bedrohungen berücksichtigt werden, wozu die folgenden Arten von sicherheitsrelevanten Ereignissen 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 beziehungsweise Entführung oder Gefangennahme der an Bord befindlichen Personen;
  - .3 Manipulationen an Ladung, wichtiger Schiffsausrüstung, wichtigen Schiffssystemen oder den Schiffsvorräten;
  - .4 unerlaubter Zutritt beziehungsweise unerlaubte Verwendung, einschließlich Anwesenheit blinder Passagiere;
  - .5 Schmuggel von Waffen oder Gerät, einschließlich Massenvernichtungswaffen;

- .6 Verwendung des Schiffes zur Beförderung von Personen, die ein sicherheitsrelevantes Ereignis 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;
  - .9 Angriffe auf See.
- 8.10 Im Rahmen der Risikobewertung für das Schiff sollen alle möglichen Schwachstellen berücksichtigt werden; hierzu können gehören
- .1 Kollision zwischen Maßnahmen der nautischen Schiffssicherheit und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff;
  - .2 Kollision zwischen schiffsinternen Pflichten und Aufgaben zur Gefahrenabwehr;
  - .3 Wachaufgaben, Stärke der Schiffsbesatzung, insbesondere mit Auswirkung auf Ermüdung, Wachsamkeit und Leistungsfähigkeit der Mannschaft;
  - .4 alle festgestellten Mängel bei der Ausbildung zur Gefahrenabwehr;
  - .5 alle Ausrüstungsgegenstände und Systeme zur Gefahrenabwehr, einschließlich der Kommunikationssysteme.
- 8.11 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen immer die Auswirkungen berücksichtigen, die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf die Schiffsbesatzung haben können, die über längere Zeiträume an Bord des Schiffes bleibt. Bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sollen der Bequemlichkeit, dem Komfort und der Privatsphäre der Mitglieder der Schiffsbesatzung sowie ihrer Fähigkeit zur Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit über längere Zeiträume besondere Bedeutung beigemessen werden.
- 8.12 Nach Abschluss der Risikobewertung für das Schiff soll ein Bericht abgefasst werden, der aus einer Zusammenfassung der Vorgehensweise bei der Bewertung, einer Beschreibung jeder bei der Bewertung entdeckten Schwachstelle und einer Beschreibung von Gegenmaßnahmen zur Beseitigung jeder Schwachstelle bestehen soll. Der Bericht ist vor unerlaubtem Zugriff oder unerlaubter Preisgabe zu schützen.
- 8.13 Ist die Risikobewertung für das Schiff nicht von dem Unternehmen durchgeführt worden, so soll der Bericht über die Risikobewertung für das Schiff durch den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen geprüft und anerkannt werden.

#### **Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr vor Ort**

- 8.14 Die Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr vor Ort ist ein wesentlicher Bestandteil jeder Risikobewertung für das Schiff. In der Bestandsaufnahme zur Gefahrenabwehr vor Ort sollen schiffsseitig bestehende Schutzmaßnahmen, Verfahren und Abläufe untersucht und bewertet werden, deren Zweck es ist,
- .1 die Wahrnehmung aller Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sicherzustellen;
  - .2 Bereiche mit Zugangsbeschränkung zu überwachen, damit nur Personen mit Zugangsberechtigung Zutritt erhalten können;
  - .3 den Zugang zum Schiff zu kontrollieren, einschließlich aller Identifizierungssysteme;
  - .4 Deckflächen und die Umgebung des Schiffes zu überwachen;
  - .5 das Einschiffen von Personen und die Anbordnahme ihrer Habe (begleitetes und unbegleitetes Gepäck und persönliche Habe der Mitglieder der Schiffsbesatzung) zu kontrollieren;
  - .6 den Ladungsumschlag und die Anlieferung der Schiffsvorräte zu beaufsichtigen;
  - .7 sicherzustellen, dass schiffssicherheitsbezogene Kommunikation, Information und Ausrüstung jederzeit zur Verfügung stehen.
9. PLAN ZUR GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF

#### **Allgemeines**

- 9.1 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen ist dafür verantwortlich, dass ein Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff erstellt und zur Genehmigung vorgelegt wird. Der Inhalt jedes einzelnen Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll je nach dem Schiff, für das er gilt, unterschiedlich sein. In der Risikobewertung für das Schiff sind die besonderen Merkmale des Schiffes sowie die potentiellen Bedrohungen und Schwachstellen aufgezeigt. Bei der Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff müssen diese Merkmale im Einzelnen behandelt werden. Die Verwaltungen können Ratschläge zur Erstellung und zum Inhalt eines Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff geben.

- 9.2 In allen Plänen zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff
- .1 soll die Organisationsstruktur zur Gefahrenabwehr für das Schiff im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .2 soll die Beziehung des Schiffes zum Unternehmen, zu Hafenanlagen, anderen Schiffen und einschlägigen Behörden mit Verantwortung für die Gefahrenabwehr im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .3 sollen die Kommunikationssysteme, die eine wirksame ständige Kommunikation innerhalb des Schiffes und zwischen dem Schiff und Dritten einschließlich Hafenanlagen ermöglichen, im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .4 sollen die grundlegenden betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für Gefahrenstufe 1, die immer getroffen sind, im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .5 sollen die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, durch die das Schiff unverzüglich auf Gefahrenstufe 2 und nötigenfalls auf Gefahrenstufe 3 wechseln kann, im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .6 sollen regelmäßige Überprüfungen oder Qualitätsprüfungen des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sowie seine Änderung als Reaktion auf Erfahrungen oder geänderte Umstände vorgesehen sein;
  - .7 sollen Verfahren zur Berichterstattung an die jeweiligen Kontaktstellen der Vertragsregierungen im Einzelnen aufgeführt sein.
- 9.3 Die Erstellung eines wirksamen Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll auf einer gründlichen Bewertung aller mit der Gefahrenabwehr auf dem Schiff verbundenen Fragen beruhen; hierzu gehört insbesondere auch eine gründliche Bewertung der baulichen und betrieblichen Eigenschaften einschließlich des Reiseverlaufs des einzelnen Schiffes.
- 9.4 Alle Pläne zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen von oder im Namen der Verwaltung genehmigt werden. Bedient sich eine Verwaltung zur Prüfung oder Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr, so soll diese anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr nicht mit einer anderen anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr verbunden sein, die den Plan erstellt beziehungsweise bei seiner Erstellung mitgewirkt hat.
- 9.5 Die Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und die Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen Verfahren entwickeln zur
- .1 Bewertung der fortdauernden Wirksamkeit des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und
  - .2 Ausarbeitung von Änderungen des Plans nach dessen Genehmigung.
- 9.6 Die im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff enthaltenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sollen getroffen sein, wenn die Erstüberprüfung auf Einhaltung der Vorschriften des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes durchgeführt wird. Andernfalls kann das Verfahren zur Ausstellung des erforderlichen internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes nicht durchgeführt werden. Kommt es in der Folge zu einem Ausfall der Ausrüstung oder der Systeme zur Gefahrenabwehr oder aus irgendeinem Grund zu einer Aussetzung einer Maßnahme zur Gefahrenabwehr, so sollen gleichwertige vorübergehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen, der Verwaltung mitgeteilt und von dieser genehmigt werden.

#### **Organisation und Durchführung von Aufgaben zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff**

- 9.7 Zusätzlich zu den Hinweisen in Absatz 9.2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die folgenden, auf alle Gefahrenstufen bezogenen Punkte angeführt sein:
- .1 die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der gesamten Schiffsbesatzung mit Funktionen im Bereich der Gefahrenabwehr;
  - .2 die Verfahren beziehungsweise Schutzmaßnahmen, die für die Aufrechterhaltung des ständigen Nachrichtenverkehrs zu jeder Zeit nötig sind;
  - .3 die Verfahren, die für eine Bewertung der fortdauernden Wirksamkeit von Verfahren zur Gefahrenabwehr und von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung benötigt werden, einschließlich Verfahren zur Erkennung von und zur Reaktion auf den Ausfall oder die Störung von Ausrüstungsgegenständen oder Systemen;
  - .4 die Verfahren und Praktiken zum Schutz von in schriftlicher oder elektronischer Form vorliegenden sicherheitsempfindlichen Angaben;

- .5 falls vorhanden, die Art der Ausrüstungsgegenstände und Systeme zur Gefahrenabwehr und Überwachung sowie die Anforderungen bezüglich ihrer Wartung;
  - .6 die Verfahren, um sicherzustellen, dass Berichte über mögliche Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften oder über Sicherheitsbedenken rechtzeitig eingereicht und bewertet werden;
  - .7 Verfahren zur Erstellung, Aufrechterhaltung und Aktualisierung eines Verzeichnisses aller an Bord mitgeführten gefährlichen Güter und Stoffe einschließlich ihres Standorts.
- 9.8 Der Rest des Abschnitts 9 befasst sich besonders mit den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die auf allen Gefahrenstufen ergriffen werden könnten; hierzu zählen
- .1 der Zugang zum Schiff für Mitglieder der Schiffsbesatzung, Fahrgäste, Besucher usw.;
  - .2 die Bereiche mit Zugangsbeschränkung auf dem Schiff;
  - .3 der Ladungsumschlag;
  - .4 die Lieferung von Schiffsvorräten;
  - .5 der Umgang mit unbegleitetem Gepäck;
  - .6 die Überwachung der Gefahrenabwehr auf dem Schiff.

### **Zugang zum Schiff**

- 9.9 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für alle in der Risikobewertung für das Schiff festgestellten Möglichkeiten des Zugangs zum Schiff festgelegt sein. Hierzu gehören alle
- .1 Leitern;
  - .2 Gangways;
  - .3 Rampen;
  - .4 Zugangstüren, Seitenluken, Fenster und Pforten;
  - .5 Festmachleinen und Ankerketten;
  - .6 Krane und Hebezeuge.
- 9.10 Für alle diese Zugangsmöglichkeiten sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff für jede Gefahrenstufe die entsprechenden Örtlichkeiten festgelegt werden, in denen Zugangsbeschränkungen beziehungsweise -verbote angewendet werden sollen. Für jede Gefahrenstufe soll im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die Art der Beschränkung beziehungsweise des Verbots festgelegt sein, die anzuwenden sind, sowie die Mittel zu deren Durchsetzung.
- 9.11 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll für jede Gefahrenstufe festgelegt sein, welcher Identitätsnachweis zum Betreten des Schiffes berechtigt und es Personen gestattet, sich unbehelligt auf dem Schiff aufzuhalten; hierzu kann die Entwicklung eines geeigneten Identifizierungssystems gehören, mit dem permanente und vorübergehende Identitätsnachweise für Mitglieder der Schiffsbesatzung beziehungsweise Besucher ermöglicht werden. Jedes Schiffsidentifizierungssystem soll wenn möglich mit dem System koordiniert werden, das für die Hafenanlage gilt. Fahrgäste sollen in der Lage sein, ihre Identität mittels Bordkarten, Fahrscheinen usw. nachzuweisen, sie sollen aber unbeaufsichtigt keinen Zugang zu Bereichen mit Zugangsbeschränkung erhalten. Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen Bestimmungen festgelegt sein, die sicherstellen, dass die Identifizierungssysteme regelmäßig aktualisiert werden und dass der Missbrauch von Verfahren disziplinarisch geahndet wird.
- 9.12 Wer keinen Identitätsnachweis erbringen will oder kann und/oder den Zweck seines Besuchs auf Verlangen nicht belegt, soll keinen Zugang zum Schiff erhalten; der Versuch, Zugang zu erhalten, soll je nach Lage dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff, dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen, dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und den nationalen oder örtlichen für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden gemeldet werden.
- 9.13 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll die Häufigkeit der Anwendung von Zugangskontrollen festgelegt sein, insbesondere dann, wenn sie stichprobenartig beziehungsweise gelegentlich durchzuführen sind.

### **Gefahrenstufe 1**

- 9.14 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, mit denen der Zugang zum Schiff kontrolliert wird; folgende Maßnahmen können angewendet werden:
- .1 die Überprüfung der Identität aller Personen, die an Bord des Schiffes gehen wollen, und ihrer Gründe hierfür durch Überprüfung z. B. der Einfindungsorder, der Fahrscheine, Bordkarten, Arbeitsaufträge usw.;
  - .2 in Absprache mit der Hafenanlage soll 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 soll seitens des Schiffes sichergestellt werden, dass zum Verladen auf Auto-transportschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe und andere Fahrgastschiffe bestimmte Fahrzeuge vor dem Verladen entsprechend der im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff geforderten Häufigkeit einer Durchsuchung unterzogen werden;
  - .4 die Trennung von bereits überprüften Personen und ihrer persönlichen Habe von noch nicht überprüften Personen und ihrer persönlichen Habe;
  - .5 die Trennung von an Bord gehenden Fahrgästen von an Land gehenden Fahrgästen;
  - .6 die Festlegung von Zugangspunkten, die gesichert beziehungsweise beaufsichtigt werden sollen, um unerlaubten Zugang zu verhindern;
  - .7 die Sicherung des Zugangs zu unbeaufsichtigten Räumen, die an Bereiche grenzen, zu denen Fahrgäste und Besucher Zugang haben, durch Verschießen oder andere Mittel;
  - .8 die Erteilung von Sicherheitsunterweisungen an die gesamte Schiffsbesatzung über mögliche Bedrohungen, die Verfahren zur Meldung verdächtiger Personen, Gegenstände oder Tätigkeiten und über die Notwendigkeit von Wachsamkeit.
- 9.15 Bei Gefahrenstufe 1 sollen alle Personen, die an Bord gehen wollen, durchsucht werden können. Die Häufigkeit dieser Durchsuchungen, einschließlich stichprobenartiger Durchsuchungen, soll in dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff festgelegt sein und ausdrücklich von der Verwaltung genehmigt werden. Solche Durchsuchungen werden am besten durch die Hafenanlage in enger Zusammenarbeit mit dem Schiff und in dessen Nähe durchgeführt. Mitglieder der Schiffsbesatzung sollen nicht zur Durchsuchung ihrer Kollegen oder deren persönlicher Habe aufgefordert werden, außer wenn hierfür triftige Sicherheitsgründe vorliegen. Alle Durchsuchungen sollen in einer Weise durchgeführt werden, die den Menschenrechten des Einzelnen Rechnung trägt und seine grundlegende Menschenwürde wahrt.

#### Gefahrenstufe 2

- 9.16 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die zum Schutz vor einem erhöhten Risiko eines sicherheitsrelevanten Ereignisses anzuwenden sind, um eine erhöhte Wachsamkeit und gründlichere Kontrollen sicherzustellen; hierzu können gehören
- .1 die Einteilung von zusätzlichem Personal für Streifengänge in Deckbereichen während der Ruhezeiten, um vor unerlaubtem Zugang abzuschrecken;
  - .2 die Beschränkung der Anzahl von Zugangspunkten zum Schiff, die Festlegung der zu schließenden Zugangspunkte und der Mittel zu deren angemessener Sicherung;
  - .3 die Abschreckung vor dem Zugang zum Schiff von der Wasserseite her, einschließlich z. B. Einsatz von Bootstreifen in Absprache mit der Hafenanlage;
  - .4 die Einrichtung eines Bereichs mit Zugangsbeschränkung auf der Landseite des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit der Hafenanlage;
  - .5 die Erhöhung der Häufigkeit und Gründlichkeit der Durchsuchungen von Personen, persönlicher Habe und von Fahrzeugen, die an Bord gebracht oder verladen werden;
  - .6 die Begleitung von Besuchern auf dem Schiff;
  - .7 das Abhalten von zusätzlichen besonderen Sicherheitsunterweisungen für die gesamte Schiffsbesatzung über festgestellte Bedrohungen, das nochmalige Hinweisen auf die Verfahren zur Meldung verdächtiger Personen, Gegenstände oder Tätigkeiten und die Betonung der Notwendigkeit erhöhter Wachsamkeit;
  - .8 die Durchführung einer vollständigen oder teilweisen Durchsuchung des Schiffes.

#### Gefahrenstufe 3

- 9.17 Bei Gefahrenstufe 3 soll das Schiff die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen aufgeführt sein, die seitens des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden könnten; hierzu können gehören
- .1 die Beschränkung der Zugangsmöglichkeit auf einen einzigen kontrollierten Zugangspunkt;
  - .2 die Gewährung des Zugangs ausschließlich an die auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen;
  - .3 Anweisungen an an Bord befindliche Personen;
  - .4 die Aussetzung des Ein- und Ausschiffens;
  - .5 die Aussetzung des Ladungsumschlagsbetriebs, von Lieferungen usw.;
  - .6 die Evakuierung des Schiffes;
  - .7 die Verlegung des Schiffes;
  - .8 die Vorbereitung einer vollständigen oder teilweisen Durchsuchung des Schiffes.

**Bereiche mit Zugangsbeschränkung auf dem Schiff**

- 9.18 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die auf dem Schiff einzurichtenden Bereiche mit Zugangsbeschränkung sowie ihre Ausdehnung, Anwendungsdauer und die für die Kontrolle des Zugangs zu ihnen und für die Kontrolle von Tätigkeiten in ihnen zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein. Zweck der Einrichtung von Bereichen mit Zugangsbeschränkung ist
- .1 die Vermeidung des unbefugten Zugangs;
  - .2 der Schutz der Fahrgäste, der Schiffsbesatzung und des Personals von Hafenanlagen oder andere zum Aufenthalt an Bord berechtigter Stellen;
  - .3 der Schutz sicherheitsempfindlicher Bereiche innerhalb des Schiffes;
  - .4 der Schutz der Ladung und der Schiffsvorräte vor Manipulation.
- 9.19 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll sichergestellt sein, dass es eindeutige Verhaltensregeln und Praktiken zur Kontrolle des Zugangs zu allen Bereichen mit Zugangsbeschränkung gibt.
- 9.20 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll dafür gesorgt sein, dass alle Bereiche mit Zugangsbeschränkung eindeutig mit dem Hinweis gekennzeichnet sind, dass der Zugang zu dem Bereich beschränkt ist und dass der unbefugte Aufenthalt in dem Bereich einen Verstoß gegen Sicherheitsvorschriften darstellt.
- 9.21 Zu den Bereichen mit Zugangsbeschränkung können gehören
- .1 die Kommandobrücke, die Maschinenräume der Klasse A und andere Kontrollstationen nach Kapitel II-2;
  - .2 die Räume, in denen sich Ausrüstungsgegenstände und Systeme zur Gefahrenabwehr und Überwachung und deren Steuerungen sowie Steuerungen des Beleuchtungssystems befinden;
  - .3 die Lüftungs- und Klimasysteme und andere ähnliche Räume;
  - .4 die Räume mit Zugang zu Trinkwassertanks, Pumpen oder Verteilern;
  - .5 die Räume, in denen sich gefährliche Güter und Stoffe befinden;
  - .6 die Räume, in denen sich Ladepumpen und deren Steuerungen befinden;
  - .7 die Laderäume und die Räume, in denen sich Schiffsvorräte befinden;
  - .8 die Mannschaftsräume;
  - .9 alle anderen vom Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen im Rahmen der Risikobewertung für das Schiff festgelegten Bereiche, zu denen der Zugang zur Aufrechterhaltung der Gefahrenabwehr auf dem Schiff beschränkt werden muss.

**Gefahrenstufe 1**

- 9.22 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die auf Bereiche mit Zugangsbeschränkung anzuwenden sind; hierzu können gehören
- .1 das Verschließen beziehungsweise das Sichern von Zugangspunkten;
  - .2 die Überwachung der Bereiche mittels Überwachungs-ausrüstung;
  - .3 der Einsatz von Wachen oder Streifen;
  - .4 die Verwendung von automatischen Intrusionsmeldegeräten zur Meldung des Zutritts durch Unbefugte an die Schiffsbesatzung.

**Gefahrenstufe 2**

- 9.23 Bei Gefahrenstufe 2 soll die Häufigkeit und Gründlichkeit der Überwachung und der Zugangskontrolle der Bereiche mit Zugangsbeschränkung erhöht werden, um sicherzustellen, dass nur befugte Personen Zugang haben. Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein; hierzu können gehören
- .1 die Einrichtung von Bereichen mit Zugangsbeschränkung, die an Zugangspunkte angrenzen;
  - .2 die ständige Überwachung mit Überwachungsanlagen;
  - .3 der Einsatz von zusätzlichem Personal als Wachen und Streifen für Bereiche mit Zugangsbeschränkung.

## Gefahrenstufe 3

- 9.24 Bei Gefahrenstufe 3 soll das Schiff die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen aufgeführt sein, die seitens des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden können; hierzu können gehören:
- .1 die Einrichtung zusätzlicher Bereiche mit Zugangsbeschränkung auf dem Schiff in der Nähe des sicherheitsrelevanten Ereignisses beziehungsweise der vermuteten Stelle der Bedrohung, zu denen der Zugang verweigert wird;
  - .2 die Durchsuchung von Bereichen mit Zugangsbeschränkung im Rahmen einer Durchsuchung des Schiffes.

**Ladungsumschlag**

- 9.25 Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr betreffend den Ladungsumschlag sollen
- .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, sollen Verfahren zur Bestandskontrolle an den Zugangspunkten zum Schiff gehören. Sobald Ladung an Bord ist, soll erkennbar sein, dass sie zum Verladen auf dem Schiff freigegeben ist. Darüber hinaus sollen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr entwickelt werden, die sicherstellen, dass an Bord befindliche Ladung nicht manipuliert wird.

## Gefahrenstufe 1

- 9.27 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Ladungsumschlag anzuwenden sind; hierzu können gehören
- .1 die routinemäßige Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Laderäumen vor und während des Ladungsumschlagsbetriebs;
  - .2 Überprüfungen, um sicherzustellen, dass die verladene Ladung mit den Ladungsunterlagen übereinstimmt;
  - .3 in Absprache mit der Hafenanlage die Sicherstellung, dass auf Autotransportschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe und andere Fahrgastschiffe zu verladende Fahrzeuge vor dem Verladen entsprechend der im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff geforderten Häufigkeit einer Durchsuchung unterzogen werden;
  - .4 die Überprüfung von Siegeln oder anderen Methoden zur Vermeidung von Manipulationen.
- 9.28 Die Überprüfung der Ladung kann mit folgenden Mitteln erfolgen:
- .1 durch Sicht- und Zustandsprüfung;
  - .2 durch den Einsatz von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden.
- 9.29 Finden regelmäßige oder wiederholte Ladungsbewegungen statt, so kann der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff in Absprache mit der Hafenanlage Vereinbarungen mit Verladern oder anderen für diese Ladung verantwortlichen Personen treffen, die Überprüfungen an anderer Stelle, Versiegelung, Terminplanung und Begleitunterlagen usw. umfassen. Diese Vereinbarungen sollen dem betroffenen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage mitgeteilt und von diesem genehmigt werden.

## Gefahrenstufe 2

- 9.30 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Ladungsumschlag anzuwenden sind; hierzu können gehören
- .1 die gründliche Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Laderäumen;
  - .2 verstärkte Überprüfungen, um sicherzustellen, dass nur die vorgesehene Ladung verladen wird;
  - .3 die verstärkte Durchsuchung von auf Autoladungsschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe und andere Fahrgastschiffe zu verladenden Fahrzeugen;
  - .4 die erhöhte Häufigkeit und Gründlichkeit bei der Überprüfung von Siegeln oder anderen Methoden zur Vermeidung von Manipulationen.

- 9.31 Die gründliche Überprüfung der Ladung kann mit folgenden Mitteln erfolgen:
- .1 durch die Erhöhung von Häufigkeit und Gründlichkeit bei der Sicht- und Zustandsprüfung;
  - .2 durch die Erhöhung der Häufigkeit des Einsatzes von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden;
  - .3 durch die Abstimmung von verstärkten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr mit dem Verloader oder anderen Verantwortlichen im Einklang mit feststehenden Vereinbarungen und Verfahren.

#### Gefahrenstufe 3

- 9.32 Bei Gefahrenstufe 3 soll das Schiff die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen aufgeführt sein, die seitens des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden könnten; hierzu können gehören
- .1 die Aussetzung des Verladens oder des Löschens der Ladung;
  - .2 die Prüfung des Verzeichnisses von gefährlichen Gütern und Stoffen an Bord, soweit vorhanden, und deren Standort.

#### Lieferung von Schiffsvorräten

- 9.33 Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit der Lieferung von Schiffsvorräten sollen
- .1 sicherstellen, dass die Schiffsvorräte und die Unversehrtheit der Verpackung überprüft werden;
  - .2 verhindern, dass Schiffsvorräte ohne Prüfung angenommen werden;
  - .3 verhindern, dass es zu Manipulationen kommt;
  - .4 verhindern, dass nicht bestellte Schiffsvorräte angenommen werden.
- 9.34 Bei Schiffen, die die Hafenanlage regelmäßig anlaufen, ist es gegebenenfalls angebracht, zwischen dem Schiff, seinen Lieferanten und der Hafenanlage Verfahren bezüglich Benachrichtigung und Planung von Lieferungen und deren Begleitunterlagen festzulegen. Es soll 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 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die bei der Anlieferung von Schiffsvorräten anzuwenden sind; hierzu können gehören
- .1 die Überprüfung der Vorräte auf Übereinstimmung mit der Bestellung vor dem Verladen an Bord;
  - .2 die Sicherstellung, dass Schiffsvorräte unverzüglich sicher verstaut werden.

#### Gefahrenstufe 2

- 9.36 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die bei der Anlieferung 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 soll das Schiff die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen aufgeführt sein, die seitens des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden können; hierzu können gehören
- .1 die verstärkte Überprüfung der Schiffsvorräte;
  - .2 die Vorbereitung auf Beschränkung beziehungsweise Aussetzung der Bearbeitung von Schiffsvorräten;
  - .3 die Verweigerung der Annahme von Schiffsvorräten an Bord des Schiffes.

**Umgang mit unbegleitetem Gepäck**

- 9.38 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die anzuwenden sind, um sicherzustellen, dass unbegleitetes Gepäck (d. h. alle Gepäckstücke, einschließlich persönlicher Habe, die sich am Ort der Überprüfung beziehungsweise Durchsuchung nicht in der Obhut eines Fahrgasts oder eines Mitglieds der Schiffsbesatzung befinden) identifiziert und einer geeigneten 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; in Fällen, in denen beide über die entsprechende Ausrüstung verfügen, soll die Hafenanlage für das Durchleuchten verantwortlich sein. Eine enge Zusammenarbeit mit der Hafenanlage ist wichtig, und es sollen Schritte unternommen werden, die sicherstellen, dass unbegleitetes Gepäck nach der Durchleuchtung sicher behandelt wird.

## Gefahrenstufe 1

- 9.39 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Umgang mit unbegleitetem Gepäck anzuwenden sind, um sicherzustellen, dass bis zu 100 Prozent der unbegleiteten Gepäckstücke durchleuchtet oder durchsucht werden, wozu auch die Durchleuchtung mit Röntgenstrahlen gehören kann.

## Gefahrenstufe 2

- 9.40 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die bei dem Umgang mit unbegleitetem Gepäck zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, wozu eine Röntgendurchleuchtung von 100 Prozent aller unbegleiteten Gepäckstücke gehören soll.

## Gefahrenstufe 3

- 9.41 Bei Gefahrenstufe 3 soll das Schiff die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen aufgeführt sein, die seitens des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden könnten; hierzu können gehören
- .1 das gründlichere Durchleuchten dieser Gepäckstücke, zum Beispiel mit Röntgenstrahlen aus mindestens zwei verschiedenen Winkeln;
  - .2 die Vorbereitung auf die Beschränkung oder Aussetzung des Umgangs mit unbegleitetem Gepäck;
  - .3 die Verweigerung der Annahme von unbegleitetem Gepäck an Bord des Schiffes.

**Überwachung der Gefahrenabwehr auf dem Schiff**

- 9.42 Auf dem Schiff soll es möglich sein, das Schiff, die Bereiche mit Zugangsbeschränkung an Bord und Bereiche in der Umgebung des Schiffes zu überwachen. Zu diesen Möglichkeiten der Überwachung kann Folgendes gehören:
- .1 der Einsatz von Beleuchtungsmitteln;
  - .2 der Einsatz von Wachposten, Sicherheitswachen und Deckwachen einschließlich Streifen;
  - .3 die Verwendung von automatischen Intrusionsmeldegeräten und Überwachungsgeräten.
- 9.43 Werden automatische Intrusionsmeldegeräte eingesetzt, so sollen diese einen akustischen und/oder optischen Alarm an einer Stelle auslösen, die ständig besetzt ist oder überwacht wird.
- 9.44 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen 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 von Wetterverhältnissen oder Stromausfällen zu berücksichtigen sind.

## Gefahrenstufe 1

- 9.45 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die aus einer Kombination aus Beleuchtungsmitteln, Wachposten, Sicherheitswachen oder dem Einsatz von Ausrüstungsgegenständen zur Gefahrenabwehr und Überwachung bestehen können, so dass das Sicherheitspersonal des Schiffes das Schiff im Allgemeinen sowie Absperrungen und Bereiche mit Zugangsbeschränkungen im Besonderen beobachten kann.
- 9.46 Während des Zusammenwirkens von Schiff und Hafen oder wenn sich das Schiff in einer Hafenanlage oder vor Anker befindet, sollen das Schiffsdeck und die Zugangspunkte bei Dunkelheit und schlechter Sicht erforderlichenfalls beleuchtet sein. Soweit mit sicherer Seefahrt vereinbar und unter Beachtung der geltenden Bestimmungen der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sollen in Fahrt befindliche Schiffe erforderlichenfalls so hell wie möglich beleuchtet werden. Die folgenden Aspekte sollen bei der Festlegung der angemessenen Stärke und Ausrichtung der Beleuchtung berücksichtigt werden:
- .1 die Schiffsbesatzung soll in der Lage sein, Tätigkeiten außerhalb des Schiffes sowohl auf der Wasserseite als auch auf der Landseite zu erkennen;
  - .2 die Ausleuchtung soll den Bereich an Bord und um das Schiff herum umfassen;

- .3 die Ausleuchtung soll das Identifizieren von Besatzungsmitgliedern an den Zugangspunkten erleichtern;
- .4 die Ausleuchtung kann durch Koordinierung mit der Hafenanlage bereitgestellt werden.

#### Gefahrenstufe 2

- 9.47 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zur Verbesserung der Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten festgelegt sein; hierzu können gehören
- .1 die Erhöhung der Häufigkeit und Gründlichkeit von Sicherheitsstreifen;
  - .2 die Erhöhung der Ausleuchtung und der Lichtstärke oder der Einsatz von Ausrüstungsgegenständen zur Gefahrenabwehr und Überwachung;
  - .3 die Einteilung von zusätzlichem Personal als Sicherheitswachposten;
  - .4 die Sicherstellung der Koordinierung mit wasserseitigen Bootstreifen und landseitigen Fuß- oder Fahrzeugstreifen, sofern vorhanden.
- 9.48 Zusätzliche Beleuchtung kann zum Schutz vor einem erhöhten Risiko von sicherheitsrelevanten Ereignissen nötig sein. Erforderlichenfalls kann den zusätzlichen Beleuchtungsanforderungen durch Koordinierung mit der Hafenanlage durch zusätzliche Beleuchtung von der Landseite her entsprochen werden.

#### Gefahrenstufe 3

- 9.49 Bei Gefahrenstufe 3 soll das Schiff die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen aufgeführt sein, die seitens des Schiffes in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und der Hafenanlage ergriffen werden könnten; hierzu können gehören
- .1 das Einschalten der gesamten Beleuchtung auf dem Schiff oder das Beleuchten seiner Umgebung;
  - .2 das Einschalten der gesamten an Bord befindlichen Überwachungsausrüstung, die zur Registrierung von Tätigkeiten auf dem Schiff oder in seiner Umgebung geeignet ist;
  - .3 die Maximierung der mit dieser Überwachungsausrüstung möglichen Registrierungsdauer;
  - .4 die Vorbereitung der Unterwasserüberprüfung des Schiffskörpers;
  - .5 die Einleitung von Maßnahmen zur Abschreckung vor dem Zugang des Schiffskörpers unter Wasser, einschließlich langsamer Drehung der Schiffsschrauben, soweit dies machbar ist.

#### Unterschiedliche Gefahrenstufen

- 9.50 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Einzelheiten der Verfahren und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die vom Schiff angewendet werden könnten, wenn für das Schiff eine höhere Gefahrenstufe gilt als für eine Hafenanlage.

#### Nicht unter den Code fallende Tätigkeiten

- 9.51 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen die Einzelheiten der Verfahren und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die das Schiff anwenden soll, wenn
- .1 es sich in einem Hafen eines Staates befindet, der nicht Vertragsregierung ist;
  - .2 ein Zusammenwirken mit einem Schiff stattfindet, für das dieser Code nicht gilt;
  - .3 ein Zusammenwirken mit festen oder schwimmenden Plattformen oder einer beweglichen Bohreinheit am Einsatzort stattfindet;
  - .4 ein Zusammenwirken mit einem Hafen oder einer Hafenanlage stattfindet, der beziehungsweise die nicht zur Einhaltung des Kapitels XI-2 und des Teils A dieses Codes verpflichtet ist.

#### Sicherheitserklärungen

- 9.52 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll im Einzelnen ausgeführt sein, wie Ersuchen einer Hafenanlage um Sicherheitserklärungen behandelt werden und unter welchen Umständen das Schiff selbst um eine Sicherheitserklärung ersuchen soll.

#### Qualitätsprüfung und Überprüfung

- 9.53 Im Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff soll festgelegt sein, wie der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff die fortdauernde Wirksamkeit des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sowie das Verfahren, nach dem Überprüfung, Aktualisierung und Änderung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff ablaufen sollen, zu prüfen beabsichtigen.



## 10. AUFZEICHNUNGEN

**Allgemeines**

- 10.1 Aufzeichnungen sollen den ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten von Vertragsregierungen zur Verfügung stehen, damit sie die Umsetzung der Pläne zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff überprüfen können.
- 10.2 Aufzeichnungen können in jedem Format aufbewahrt werden, sollen jedoch vor unerlaubtem Zugriff oder unerlaubter Preisgabe geschützt werden.

## 11. BEAUFTRAGTER FÜR DIE GEFAHRENABWEHR IM UNTERNEHMEN

*Hinweise hierzu finden sich in den Abschnitten 8, 9 und 13.*

## 12. BEAUFTRAGTER FÜR DIE GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF

*Hinweise hierzu finden sich in den Abschnitten 8, 9 und 13.*

## 13. AUSBILDUNGSMAßNAHMEN, SCHULUNGEN UND ÜBUNGEN ZUR GEFAHRENABWEHR AUF DEM SCHIFF

**Ausbildungsmaßnahmen**

- 13.1 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen, zuständige Unternehmensangehörige an Land sowie der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff sollen je nach Sachlage in einigen der folgenden Bereiche oder in allen folgenden Bereichen Kenntnisse besitzen und Ausbildungsmaßnahmen durchlaufen:
- .1 Sicherheitsverwaltung;
  - .2 einschlägige internationale Übereinkünfte, Codes und Empfehlungen;
  - .3 einschlägige nationale Gesetze und sonstige Vorschriften;
  - .4 Verantwortlichkeiten und Aufgaben anderer Stellen zur Gefahrenabwehr;
  - .5 Methodik der Risikobewertung für das Schiff;
  - .6 Methoden der Bestandsaufnahme und der Besichtigungen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen;
  - .7 Betriebsabläufe und Bedingungen auf Schiffen und in Häfen;
  - .8 Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen;
  - .9 Notfallvorsorge, Reaktion auf Notfälle und Katastrophenplanung;
  - .10 Unterweisungstechniken für Aus- und Fortbildung im Bereich der Gefahrenabwehr, einschließlich Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr;
  - .11 Umgang mit empfindlichen sicherheitsbezogenen Angaben und sicherheitsbezogenem Nachrichtenverkehr;
  - .12 Kenntnisse von aktuellen Bedrohungssituationen und -mustern;
  - .13 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Stoffen und Vorrichtungen;
  - .14 nichtdiskriminierendes Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
  - .15 Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen;
  - .16 Ausrüstungsgegenstände und Systeme zur Gefahrenabwehr und deren Einsatzbeschränkungen;
  - .17 Methoden der Durchführung von Qualitätsprüfungen, Besichtigungen, Kontrollen und Überwachungsmaßnahmen;
  - .18 Methoden der Durchsuchung von Personen und der unaufdringlichen Besichtigung;
  - .19 Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr, einschließlich Schulungen und Übungen mit Hafenanlagen;
  - .20 Bewertung von Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr.

- 13.2 Zusätzlich soll der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff je nach Sachlage in einigen der folgenden Bereiche oder in allen folgenden Bereichen angemessene Kenntnisse besitzen und Ausbildungsmaßnahmen durchlaufen:
- .1 Bauweise des Schiffes;
  - .2 Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und damit verbundene Verfahren (einschließlich Reaktionsübungen anhand von Szenarien);
  - .3 Techniken des Umgangs mit und der Kontrolle von Menschenmassen;
  - .4 Einsatzweisen von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr;
  - .5 Probebetrieb, Kalibrierung und — auf See — Instandhaltung von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr.
- 13.3 Mitglieder der Schiffsbesatzung mit besonderen Aufgaben zur Gefahrenabwehr sollen über die für die Ausübung der ihnen zugewiesenen Pflichten ausreichenden Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen; hierzu kann gegebenenfalls Folgendes gehören:
- .1 Kenntnisse von aktuellen Bedrohungssituationen und -mustern;
  - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Stoffen und Vorrichtungen;
  - .3 Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
  - .4 Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen;
  - .5 Techniken des Umgangs mit und der Kontrolle von Menschenmassen;
  - .6 sicherheitsbezogener Nachrichtenverkehr;
  - .7 Kenntnisse von Notfallverfahren und Katastrophenplänen;
  - .8 Einsatzweisen von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr;
  - .9 Probebetrieb, Kalibrierung und — auf See — Instandhaltung von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr;
  - .10 Besichtigungs-, Kontroll- und Überwachungstechniken;
  - .11 Methoden der Durchsuchung von Personen, persönlicher Habe, Gepäck, Ladung und Schiffsvorräten.
- 13.4 Alle anderen Mitglieder der Schiffsbesatzung sollen über ausreichende Kenntnisse der einschlägigen Bestimmungen des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff verfügen und mit ihnen vertraut sein; hierzu gehören:
- .1 die Bedeutung der verschiedenen Gefahrenstufen und die sich daraus ergebenden Anforderungen;
  - .2 Kenntnisse von Notfallverfahren und Katastrophenplänen;
  - .3 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Stoffen und Vorrichtungen;
  - .4 nichtdiskriminierendes Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
  - .5 Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen.

### **Schulungen und Übungen**

- 13.5 Das Ziel von Schulungen und Übungen besteht darin, sicherzustellen, dass die Mitglieder der Schiffsbesatzung geübt sind in allen ihnen zugewiesenen Aufgaben zur Gefahrenabwehr bei allen Gefahrenstufen und in der Feststellung etwaiger sicherheitsbezogener Mängel, die behoben werden müssen.
- 13.6 Um die wirksame Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sicherzustellen, sollen mindestens einmal vierteljährlich Schulungen durchgeführt werden. Darüber hinaus soll 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 sollen einzelne Elemente des Plans überprüft werden, z. B. die in Absatz 8.9 aufgeführten Bedrohungen.

- 13.7 Mindestens einmal pro Kalenderjahr sollen verschiedene Arten von Übungen durchgeführt werden, an denen die Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen, die Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage, einschlägige Behörden von Vertragsregierungen sowie gegebenenfalls die Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff teilnehmen können und deren zeitlicher Abstand nicht mehr als 18 Monate betragen darf. In diesen Übungen sollen der Nachrichtenverkehr, die Koordination, die Verfügbarkeit von Hilfsmitteln und die Reaktion überprüft werden. Diese Übungen können wie folgt durchgeführt werden:
- .1 in Form von Großübungen oder praktischen Übungen unter realen Bedingungen,
  - .2 in Form von Simulationen an Modellen oder Seminaren oder
  - .3 in Kombination mit anderen Übungen wie z. B. Such- und Rettungsübungen oder Notfallreaktionsübungen.
- 13.8 Die Teilnahme eines Unternehmens an einer Übung mit einer anderen Vertragsregierung soll von der Verwaltung anerkannt werden.

#### 14. GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE

*Einschlägige Hinweise hierzu finden sich in den Abschnitten 15, 16 und 18.*

#### 15. RISIKOBEWERTUNG FÜR DIE HAFENANLAGE

##### **Allgemeines**

- 15.1 Die Risikobewertung für die Hafenanlage kann von einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr durchgeführt werden. Die Genehmigung einer abgeschlossenen Risikobewertung für die Hafenanlage soll jedoch nur von der entsprechenden Vertragsregierung erteilt werden.
- 15.2 Bedient sich eine Vertragsregierung zur Überprüfung der Einhaltung der Risikobewertung für die Hafenanlage einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr, so soll diese anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr nicht mit einer anderen anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr verbunden sein, welche die Bewertung durchgeführt oder bei ihrer Durchführung mitgewirkt hat.
- 15.3 Eine Risikobewertung für die Hafenanlage soll folgende Elemente innerhalb einer Hafenanlage einschließen:
- .1 bauliche Sicherheit;
  - .2 bauliche Widerstandsfähigkeit;
  - .3 Personenschutzsysteme;
  - .4 Verfahrensgrundsätze;
  - .5 Funk- und Telekommunikationssysteme einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
  - .6 einschlägige Transport-Infrastruktur;
  - .7 Versorgungseinrichtungen;
  - .8 andere Bereiche, die bei Beschädigung oder Nutzung für unerlaubte Beobachtung ein Risiko für Menschen, Eigentum oder für Betriebsabläufe innerhalb der Hafenanlage darstellen können.
- 15.4 Die mit einer Risikobewertung für die Hafenanlage befassten Personen sollen sich in folgenden Bereichen auf die Mitarbeit von Fachleuten stützen können:
- .1 Kenntnis von aktuellen Bedrohungssituationen und -mustern;
  - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Stoffen und Vorrichtungen;
  - .3 nichtdiskriminierendes Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
  - .4 Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen;
  - .5 Methoden, die zur Herbeiführung eines sicherheitsrelevanten Ereignisses genutzt werden;
  - .6 Auswirkungen von Sprengstoffen auf Gebäude und Dienste der Hafenanlage;
  - .7 Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
  - .8 Geschäftspraktiken im Hafen;
  - .9 Katastrophenplanung, Notfallvorsorge und Notfallreaktion;
  - .10 Maßnahmen zur baulichen Sicherheit, z. B. Zäune;

- .11 Funk- und Telekommunikationssysteme einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
- .12 Transport- und Bauwesen;
- .13 Betriebsabläufe auf Schiffen und in Häfen.

**Feststellung und Bewertung wichtigen Vermögens und wichtiger Infrastruktur, deren Schutz von Bedeutung ist**

- 15.5 Die Feststellung und Bewertung wichtigen Vermögens und wichtiger Infrastruktur ist ein Vorgang, durch den die relative Bedeutung von Gebäuden und Einrichtungen für das Funktionieren der Hafenanlage festgelegt werden kann. Dieser Vorgang der Feststellung und Bewertung ist insofern wichtig, als er eine Grundlage bietet für die Konzentrierung von Abwehrstrategien auf diejenigen Vermögenswerte und Gebäude, deren Schutz vor einem sicherheitsrelevanten Ereignis von großer Bedeutung ist. In dieses Verfahren sollen ein möglicher Verlust von Menschenleben, die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens, der symbolische Wert sowie das Vorhandensein von staatlichen Einrichtungen einbezogen werden.
- 15.6 Die Feststellung und Bewertung von Vermögen und Infrastruktur soll herangezogen werden bei der Bestimmung des relativen Stellenwerts, den sie im Hinblick auf ihre Schutzbedürftigkeit einnehmen. Das Hauptaugenmerk soll auf der Vermeidung von Todesfällen oder Verletzungen liegen. Wichtig ist auch die Überlegung, ob die Hafenanlage, das Gebäude oder die Einrichtung auch ohne den Vermögenswert weiter funktionieren kann und in welchem Umfang eine schnelle Wiederherstellung der normalen Funktionsweise möglich ist.
- 15.7 Zu Vermögen und zur Infrastruktur, deren Schutz als von Bedeutung einzustufen ist, können gehören
- .1 Zugänge, Eingänge, Zuwege sowie Ankerplätze und Manövrier- und Liegebereiche;
  - .2 Ladungseinrichtungen, Terminals, Lagerbereiche und Ladevorrichtungen;
  - .3 Systeme wie 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 Ausrüstungsgegenstände und Systeme zur Gefahrenabwehr und Überwachung;
  - .9 die an die Hafenanlage angrenzenden Gewässer.
- 15.8 Die eindeutige Feststellung von Vermögenswerten und Infrastruktur ist wesentlich für die Bewertung der Vorschriften über die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage, die Bestimmung der Rangfolge 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 durch die Schäden innerhalb der Anlage verursacht werden könnten oder die zum Zweck der Beschädigung der Anlage, für die unerlaubte Beobachtung der Anlage oder zur Ablenkung der Aufmerksamkeit verwendet werden könnten.

**Feststellung möglicher Bedrohungen von Vermögen und Infrastruktur sowie der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens zum Zweck der Festlegung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und der Bestimmung ihrer Rangfolge**

- 15.9 Mögliche Handlungen, die die Sicherheit von Vermögen und Infrastruktur bedrohen könnten, sowie die Methoden zur Durchführung solcher Handlungen sollen festgestellt werden, um die Verwundbarkeit eines bestimmten Vermögenswerts oder eine Örtlichkeit durch ein sicherheitsrelevantes Ereignis einzuschätzen und um zur Planung und Mittelverteilung Vorschriften über die Gefahrenabwehr festzulegen und ihre Rangfolge zu bestimmen. Die Feststellung und Bewertung jeder potentiellen Handlung und ihrer Methode soll auf verschiedenen Faktoren beruhen, einschließlich Bewertungen von Bedrohungssituationen durch staatliche Stellen. Indem die mit der Durchführung der Bewertung befassten Stellen Bedrohungssituationen feststellen und bewerten, ist es für sie nicht erforderlich, sich bei der Planung und Mittelzuteilung auf Szenarien mit den ungünstigsten Bedingungen zu stützen.
- 15.10 In der Risikobewertung für die Hafenanlage soll eine in Absprache mit den einschlägigen nationalen Stellen 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 in Form von Todesopfern, Sachschäden und Unterbrechung der Wirtschaftstätigkeit einschließlich Unterbrechung von Transportsystemen;

- .3 der Fähigkeiten und Absichten der wahrscheinlichen Urheber eines solchen Angriffs;
- .4 der möglichen Angriffsart oder -arten

zur Erstellung einer Gesamtbewertung des Ausmaßes der Bedrohung, gegen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu entwickeln sind.

- 15.11 Im Rahmen der Risikobewertung für die Hafenanlage sollen alle möglichen Bedrohungen berücksichtigt werden, wozu die folgenden Arten von sicherheitsrelevanten Ereignissen zählen können:
- .1 Beschädigung oder Zerstörung der Hafenanlage oder des Schiffes, z. B. durch Sprengmittel, Brandstiftung, Sabotage oder Vandalismus;
  - .2 Entführung oder Inbesitznahme des Schiffes beziehungsweise Entführung oder Gefangennahme der an Bord befindlichen Personen;
  - .3 Manipulationen an Ladung, wichtiger Schiffsausrüstung, wichtigen Schiffssystemen oder den Schiffsvorräten;
  - .4 unerlaubter Zutritt beziehungsweise unerlaubte Verwendung, einschließlich Anwesenheit blinder Passagiere;
  - .5 Schmuggeln von Waffen oder Gerät, einschließlich Massenvernichtungswaffen;
  - .6 Verwendung des Schiffes zur Beförderung von Personen, die ein sicherheitsrelevantes Ereignis herbeiführen wollen, und ihrer Ausrüstung;
  - .7 Verwendung des Schiffes selbst als Waffe oder als ein Mittel zur Beschädigung oder Zerstörung;
  - .8 Versperrung von Hafeneinfahrten, Schleusen, Zufahrten usw.;
  - .9 nukleare, biologische und chemische Angriffe.
- 15.12 Der Vorgang soll eine Rücksprache mit den einschlägigen Behörden bezüglich der an die Hafenanlage angrenzenden Gebäude beinhalten durch die Schäden innerhalb der Anlage verursacht werden könnten oder die zum Zweck der Beschädigung der Anlage, für die unerlaubte Beobachtung der Anlage oder zur Ablenkung der Aufmerksamkeit verwendet werden könnten.

#### **Feststellung, Auswahl und Bestimmung der Rangfolge von Gegenmaßnahmen und Verfahrensänderungen und deren Wirksamkeitsgrad bei der Verringerung der Schwachstellen**

- 15.13 Zweck der Feststellung und Bestimmung der Rangfolge von Gegenmaßnahmen ist es, sicherzustellen, dass zur Verringerung der Schwachstellen einer Hafenanlage oder beim Zusammenwirken 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 Angriffs verringern; zu ihrer Beurteilung sollen u. a. folgende Angaben herangezogen werden:
- .1 Bestandsaufnahmen, Besichtigungen und Qualitätsprüfungen zur Gefahrenabwehr;
  - .2 Rücksprache mit Besitzern und Betreibern von Hafenanlagen und gegebenenfalls mit Besitzern/Betreibern von angrenzenden Gebäuden;
  - .3 Angaben über frühere sicherheitsrelevante Ereignisse;
  - .4 Betriebsabläufe innerhalb der Hafenanlage.

#### **Feststellung von Schwachstellen**

- 15.15 Die Feststellung von Schwachstellen an Gebäuden, Personenschutzsystemen, Verfahren und anderen Bereichen, die zu einem sicherheitsrelevanten Ereignis führen können, kann dazu dienen, Möglichkeiten der Behebung oder Verringerung solcher Schwachstellen festzulegen. Beispielsweise könnte eine Analyse Schwachstellen an Systemen zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder an ungeschützter Infrastruktur wie Wasserversorgung, Brücken usw. aufzeigen, die durch bauliche Maßnahmen wie dauerhafte Absperrungen, Alarmeinrichtungen, Überwachungsausrüstung usw. behoben werden könnten.
- 15.16 Bei der Feststellung von Schwachstellen soll Folgendes geprüft werden:
- .1 Zugang zur Hafenanlage und zu in der Anlage festgemachten Schiffen vom Wasser und vom Land her;
  - .2 bauliche Widerstandsfähigkeit der Piers, Anlagen und anliegenden Gebäude;
  - .3 bestehende Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr, einschließlich Identifizierungssysteme;

- .4 bestehende Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr in Bezug auf Hafendienste und Versorgungseinrichtungen;
- .5 Maßnahmen zum Schutz von Funk- und Telekommunikationsausrüstung, Hafendiensten und Versorgungseinrichtungen, einschließlich Computersysteme und Netzwerke;
- .6 angrenzende Bereiche, die zum Zweck oder für die Dauer eines Angriffs genutzt werden können;
- .7 bestehende Vereinbarungen mit privaten Sicherheitsunternehmen, die zu Wasser oder an Land Sicherheitsdienstleistungen erbringen;
- .8 kollidierende Grundsätze in Bezug auf Maßnahmen und Verfahren der nautischen Schiffssicherheit und Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr;
- .9 Kollisionen zwischen den Aufgaben der Hafenanlage und deren Aufgaben zur Gefahrenabwehr;
- .10 Einschränkungen bei Durchsetzung und Personal;
- .11 festgestellte Mängel bei Ausbildungsmaßnahmen und Schulungen;
- .12 im Alltagsbetrieb nach Ereignissen oder Alarmmeldungen, im Bericht über Sicherheitsbedenken, bei der Durchführung von Kontrollmaßnahmen, bei Qualitätsprüfungen usw. festgestellte Mängel.

#### 16. PLAN ZUR GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE

##### **Allgemeines**

- 16.1 Verantwortlich für die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ist der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage. Obwohl der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage nicht notwendigerweise alle mit der Funktion verbundenen Aufgaben persönlich erfüllen muss, liegt die Verantwortung für deren ordnungsgemäße Erfüllung letztlich bei dem einzelnen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage.
- 16.2 Der Inhalt jedes einzelnen Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll je nach den besonderen Umständen der Hafenanlage/n, für die er gilt, unterschiedlich sein. In der Risikobewertung für die Hafenanlage sind die besonderen Merkmale der Hafenanlage und der potentiellen Sicherheitsrisiken aufgezeigt, die zur Notwendigkeit der Ernennung eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und der Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage geführt haben. Bei der Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage müssen diese Merkmale und andere örtliche oder nationale Erwägungen zur Gefahrenabwehr behandelt und geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden, um die Wahrscheinlichkeit eines Verstoßes gegen Sicherheitsvorschriften und die Folgen potentieller Risiken auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Vertragsregierungen können Ratschläge zur Erstellung und zum Inhalt eines Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage geben.
- 16.3 In allen Plänen zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage
  - .1 soll die Stelle zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .2 sollen die Verbindungen der Stelle zu anderen einschlägigen Behörden und die für den wirksamen fortlaufenden Betrieb der Stelle notwendigen Kommunikationssysteme sowie ihre Verbindungen zu Dritten einschließlich im Hafen befindlicher Schiffe im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .3 sollen die grundlegenden betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für Gefahrenstufe 1, die getroffen sein werden, im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .4 sollen die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, durch die die Hafenanlage unverzüglich auf Gefahrenstufe 2 und nötigenfalls auf Gefahrenstufe 3 wechseln kann, im Einzelnen aufgeführt sein;
  - .5 sollen regelmäßige Überprüfungen oder Qualitätsprüfungen des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sowie seine Änderungen als Reaktion auf Erfahrungen oder geänderte Umstände vorgesehen sein;
  - .6 sollen Verfahren zur Berichterstattung an die jeweiligen Kontaktstellen der Vertragsregierungen im Einzelnen aufgeführt sein.



- 16.4 Die Erstellung eines wirksamen Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage beruht auf einer gründlichen Bewertung aller mit der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage verbundenen Fragen; hierzu gehört insbesondere auch eine gründliche Bewertung der baulichen und betrieblichen Eigenschaften der einzelnen Hafenanlage.
- 16.5 Die Genehmigung der Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll durch die Vertragsregierungen erfolgen, in deren Hoheitsbereich sich die Hafenanlagen befinden. Die Vertragsregierungen sollen Verfahren zur Bewertung der fortdauernden Wirksamkeit jedes Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage entwickeln und können vor der erstmaligen Genehmigung und nach der Genehmigung Änderungen am Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage verlangen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll die Aufbewahrung von Aufzeichnungen über sicherheitsrelevante Ereignisse und Bedrohungssituationen, Überprüfungen, Qualitätsprüfungen, Ausbildungsmaßnahmen, Schulungen und Übungen als Nachweis der Einhaltung dieser Vorschriften vorgesehen sein.
- 16.6 Die im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage enthaltenen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sollen innerhalb einer angemessenen Frist nach Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage getroffen sein; im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll festgelegt sein, wann jede Maßnahme getroffen sein wird. Kommt es bei ihrer Bereitstellung wahrscheinlich zu Verzögerungen, so sollen in dieser Angelegenheit mit der für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage verantwortlichen Vertragsregierung Beratungen stattfinden und zufrieden stellende alternative einstweilige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vereinbart werden, die ein gleichwertiges Niveau der Sicherheit bieten und für eine Übergangszeit gelten.
- 16.7 Die Verwendung von Feuerwaffen auf oder in der Nähe von Schiffen und in Hafenanlagen kann besondere und erhebliche Sicherheitsrisiken bergen, insbesondere in Verbindung mit bestimmten gefährlichen Stoffen, und soll daher sehr sorgfältig geprüft werden. Beschließt eine Vertragsregierung, dass der Einsatz bewaffneten Personals in diesen Bereichen nötig ist, so soll diese Vertragsregierung sicherstellen, dass dieses Personal für die Verwendung seiner Waffen ordnungsgemäß ermächtigt und ausgebildet ist und sich der besonderen Sicherheitsrisiken in diesen Bereichen bewusst ist. Erlaubt eine Vertragsregierung den Gebrauch von Feuerwaffen, so soll sie besondere Sicherheitsrichtlinien zu deren Verwendung erlassen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen besondere Hinweise zu dieser Frage enthalten sein, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer Anwendung auf Schiffe, die gefährliche Güter oder Stoffe befördern.

#### **Organisation und Erfüllung der Aufgaben zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage**

- 16.8 Zusätzlich zu den Hinweisen in Absatz 16.3 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die folgenden, auf alle Gefahrenstufen bezogenen Punkte aufgeführt sein:
- .1 die Rolle und der Aufbau der Stelle zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
  - .2 die Aufgaben, Zuständigkeiten und Ausbildungsanforderungen aller Bediensteten der Hafenanlage mit Funktionen im Bereich der Gefahrenabwehr sowie die für die Beurteilung ihrer individuellen Leistung erforderlichen Maßstäbe;
  - .3 die Verbindungen der Stelle zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu anderen nationalen oder örtlichen für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden;
  - .4 die zur Verfügung gestellten Kommunikationssysteme, die eine wirksame und ständige Kommunikation zwischen dem Personal zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und im Hafen befindlichen Schiffen und gegebenenfalls mit nationalen oder örtlichen für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden ermöglichen;
  - .5 die Verfahren beziehungsweise Schutzmaßnahmen, die für die Aufrechterhaltung der ständigen Kommunikation zu jeder Zeit nötig sind;
  - .6 die Verfahren und Praktiken zum Schutz von in schriftlicher oder elektronischer Form vorliegenden sicherheitsempfindlichen Angaben;
  - .7 die Verfahren zur Bewertung der fortdauernden Wirksamkeit von Maßnahmen, Verfahren und Ausrüstungsgegenständen zur Gefahrenabwehr, einschließlich Erkennung von und Reaktion auf Ausfall oder Störung der Ausrüstungsgegenstände;
  - .8 die Verfahren, die das Einreichen und Bewerten von Berichten über mögliche Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften oder über Sicherheitsbedenken ermöglichen;
  - .9 Verfahren betreffend den Ladungsumschlag;
  - .10 Verfahren betreffend die Lieferung von Schiffsvorräten;

- .11 die Verfahren zur Aufrechterhaltung und Aktualisierung von Aufzeichnungen über gefährliche Güter und Stoffe und deren Standort innerhalb der Hafenanlage;
  - .12 die Mittel zur Alarmierung von Wasserstreifen und speziellen Suchtrupps und zur Inanspruchnahme ihrer Leistungen, einschließlich Aufspüren von Bomben und Suchaktionen unter Wasser;
  - .13 die Verfahren, mit denen auf Verlangen des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff bei der Feststellung der Identität von Personen Hilfestellung geleistet wird, die das Schiff betreten wollen;
  - .14 die Verfahren zur Erleichterung des Landgangs und des Auswechselns von Mitgliedern der Schiffsbesatzung sowie des Zugangs von Besuchern auf das Schiff, einschließlich Vertretern von Wohlfahrts- und Gewerkschaftsorganisationen für Seeleute.
- 16.9 Der Rest des Abschnitts 16 befasst sich besonders mit den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die auf allen Gefahrenstufen ergriffen werden könnten; hierzu zählen
- .1 der Zugang zur Hafenanlage;
  - .2 die Bereiche mit Zugangsbeschränkung innerhalb der Hafenanlage;
  - .3 der Ladungsumschlag;
  - .4 die Lieferung von Schiffsvorräten;
  - .5 der Umgang mit unbegleitetem Gepäck;
  - .6 die Überwachung der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage.

#### **Zugang zur Hafenanlage**

- 16.10 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr für alle in der Risikobewertung für die Hafenanlage festgestellten Möglichkeiten des Zugangs zur Hafenanlage festgelegt sein.
- 16.11 Für alle diese Zugangsmöglichkeiten sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage für jede Gefahrenstufe die entsprechenden Örtlichkeiten festgelegt sein, in denen Zugangsbeschränkungen beziehungsweise Verbote angewendet werden sollen. Für jede Gefahrenstufe soll im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die Art der Beschränkung beziehungsweise des Verbots festgelegt sein, die anzuwenden sind, sowie die Mittel zu deren Durchsetzung.
- 16.12 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll für jede Gefahrenstufe festgelegt sein, welcher Identitätsnachweis zum Betreten der Hafenanlage berechtigt und es Personen gestattet, sich unbehelligt innerhalb der Hafenanlage aufzuhalten; hierzu kann die Entwicklung eines geeigneten Identifizierungssystems gehören, mit dem permanente und vorübergehende Identitätsnachweise für Bedienstete der Hafenanlage beziehungsweise Besucher ermöglicht werden. Jedes Hafenanlagen-Identifizierungssystem soll wenn möglich mit dem System koordiniert werden, das für die Schiffe gilt, von denen die Hafenanlage regelmäßig angefahren wird. Fahrgäste sollen in der Lage sein, ihre Identität mittels Bordkarten, Fahrscheinen usw. nachzuweisen, sie sollen aber unbeaufsichtigt keinen Zugang zu Bereichen mit Zugangsbeschränkung erhalten. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen Bestimmungen festgelegt sein, die sicherstellen, dass die Identifizierungssysteme regelmäßig aktualisiert werden und dass der Missbrauch von Verfahren disziplinarisch geahndet wird.
- 16.13 Wer keinen Identitätsnachweis erbringen will oder kann und/oder den Zweck seines Besuchs auf Verlangen nicht belegt, soll keinen Zugang zur Hafenanlage erhalten; der Versuch, Zugang zu erhalten, soll dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und den nationalen oder örtlichen für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden gemeldet werden.
- 16.14 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Örtlichkeiten festgelegt sein, in denen Durchsuchungen von Personen, persönlicher Habe und Fahrzeugen vorzunehmen sind. Diese Örtlichkeiten sollen überdacht sein, damit ein fortdauernder Betrieb unabhängig von den vorherrschenden Wetterverhältnissen und entsprechend der im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage festgelegten Häufigkeit erleichtert wird. Nach der Durchsuchung sollen die Personen, die persönlichen Habe und die Fahrzeuge unmittelbar zu den zugangsbeschränkten Warteräumen, Ladebereichen und Fahrzeug-Auffahrampen weitergeleitet werden.
- 16.15 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen voneinander getrennte Örtlichkeiten für bereits überprüfte und noch nicht überprüfte Personen und deren Habe sowie nach Möglichkeit getrennte Bereiche für an Bord/an Land gehende Fahrgäste, Mitglieder der Schiffsbesatzung und deren Habe eingerichtet werden, damit sichergestellt ist, dass nicht überprüfte Personen nicht mit überprüften Personen in Kontakt kommen können.
- 16.16 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll die Häufigkeit der Anwendung von Zugangskontrollen festgelegt sein, insbesondere dann, wenn sie stichprobenartig beziehungsweise gelegentlich durchzuführen sind.

## Gefahrenstufe 1

- 16.17 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die Kontrollpunkte festgelegt sein, an denen die folgenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen werden können:
- .1 Bereiche mit Zugangsbeschränkung, die durch Zäune oder andere Hindernisse mit einem Wirkungsgrad abgegrenzt werden sollen, der von der Vertragsregierung genehmigt werden soll;
  - .2 die Überprüfung der Identität aller Personen, einschließlich Fahrgäste, Schiffsbesatzung und Besucher, die im Zusammenhang mit einem Schiff Zugang zur Hafenanlage begehren, und ihrer Gründe für das Zugangsbegehren durch Überprüfung z. B. der Einfindungsorder, der Fahrscheine, Bordkarten, Arbeitsaufträge usw.;
  - .3 die Überprüfung von Fahrzeugen, die von den Personen benutzt werden, die im Zusammenhang mit einem Schiff Zugang zur Hafenanlage begehren;
  - .4 die Überprüfung der Identität des Personals der Hafenanlage und der in der Hafenanlage Beschäftigten sowie ihrer Fahrzeuge;
  - .5 die Beschränkung des Zugangs mit dem Ziel des Ausschlusses solcher Personen, die nicht in der Hafenanlage beschäftigt sind oder in ihr arbeiten, wenn sie sich nicht ausweisen können;
  - .6 die Durchsuchung von Personen, persönlicher Habe, von Fahrzeugen und deren Inhalt;
  - .7 die Festlegung von Zugangspunkten, die nicht regelmäßig genutzt werden und dauerhaft geschlossen und verriegelt werden sollen.
- 16.18 Bei Gefahrenstufe 1 sollen alle Personen, die Zugang zur Hafenanlage begehren, durchsucht werden können. Die Häufigkeit dieser Durchsuchungen, einschließlich stichprobenartiger Durchsuchungen, soll in dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage festgelegt sein und ausdrücklich von der Vertragsregierung genehmigt werden. Mitglieder der Schiffsbesatzung sollen nicht zur Durchsuchung ihrer Kollegen oder deren persönlicher Habe aufgefordert werden, außer wenn hierfür triftige Sicherheitsgründe vorliegen. Alle Durchsuchungen sollen in einer Weise durchgeführt werden, die den Menschenrechten des Einzelnen Rechnung trägt und seine grundlegende Menschenwürde wahrt.

## Gefahrenstufe 2

- 16.19 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die zusätzlich zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein; hierzu können gehören
- .1 die Einteilung von zusätzlichem Personal zur Bewachung von Zugangspunkten und für Streifengänge entlang der Absperrungen;
  - .2 die Beschränkung der Anzahl von Zugangspunkten zur Hafenanlage und die Festlegung der zu schließenden Zugangspunkte und der Mittel zu deren angemessener Sicherung;
  - .3 die Bereitstellung von Mitteln zur Behinderung von Bewegungen durch die verbleibenden Zugangspunkte, z. B. Sicherheitssperren;
  - .4 die Erhöhung der Häufigkeit der Durchsuchungen von Personen, persönlicher Habe und von Fahrzeugen;
  - .5 die Verweigerung des Zugangs gegenüber Besuchern, die keine nachprüfbare Begründung für ihr Begehren um Zugang zur Hafenanlage liefern können;
  - .6 der Einsatz von Patrouillenfahrzeugen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf der Wasserseite.

## Gefahrenstufe 3

- 16.20 Bei Gefahrenstufe 3 soll die Hafenanlage die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen 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 die Aussetzung des Zugangs zur Hafenanlage oder zu einem Teil derselben;
  - .2 die Gewährung des Zugangs ausschließlich an die auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen;
  - .3 die Aussetzung der Bewegungsfreiheit für Fußgänger oder Fahrzeuge in der gesamten Hafenanlage oder in einem Teil derselben;
  - .4 gegebenenfalls die Verstärkung der Sicherheitsstreifen innerhalb der Hafenanlage;
  - .5 die Aussetzung des Hafenbetriebs in der gesamten Hafenanlage oder in einem Teil derselben;
  - .6 die Lenkung von Schiffsbewegungen im Zusammenhang mit der gesamten Hafenanlage oder einem Teil derselben;
  - .7 die Evakuierung der gesamten Hafenanlage oder eines Teils derselben.

**Bereiche mit Zugangsbeschränkung innerhalb der Hafenanlage**

- 16.21 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die in der Hafenanlage einzurichtenden Bereiche mit Zugangsbeschränkung sowie ihre Ausdehnung, Anwendungsdauer und die für die Kontrolle des Zugangs zu ihnen und für die Kontrolle von Tätigkeiten in ihnen zu ergreifenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein. Hierzu sollen unter gegebenen Umständen auch Maßnahmen gehören, die sicherstellen, dass zeitlich befristete Bereiche mit Zugangsbeschränkung sowohl vor als auch nach Einrichtung des Bereichs auf Sicherheitsmängel geprüft werden. Zweck der Einrichtung von Bereichen mit Zugangsbeschränkung ist
- .1 der Schutz der Fahrgäste, der Schiffsbesatzung, des Personals der Hafenanlage 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 anlaufen;
  - .4 der Schutz sicherheitsempfindlicher Örtlichkeiten und Bereiche innerhalb der Hafenanlage;
  - .5 der Schutz von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung;
  - .6 der Schutz der Ladung und der Schiffsvorräte vor Manipulation.
- 16.22 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll sichergestellt sein, dass für alle Bereiche mit Zugangsbeschränkung eindeutig festgelegte Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bestehen für die Kontrolle
- .1 des Zugangs von Einzelpersonen;
  - .2 der Einfahrt, des Abstellens, Verladens und Entladens von Fahrzeugen;
  - .3 der Bewegung und Lagerung von Ladung und Schiffsvorräten;
  - .4 von unbegleitetem Gepäck oder persönlicher Habe.
- 16.23 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll dafür gesorgt sein, dass alle Bereiche mit Zugangsbeschränkung eindeutig mit dem Hinweis gekennzeichnet sind, dass der Zugang zu dem Bereich beschränkt ist und dass der unbefugte Aufenthalt in dem Bereich einen Verstoß gegen Sicherheitsvorschriften darstellt.
- 16.24 Sind automatische Intrusionsmeldegeräte installiert, so sollen diese eine Überwachungszentrale alarmieren, die dann auf das Auslösen des Alarms reagieren kann.
- 16.25 Zu den Bereichen mit Zugangsbeschränkung können gehören
- .1 land- und wasserseitige unmittelbar an das Schiff angrenzende Bereiche;
  - .2 Be- und Entladebereiche, Wartezonen für Fahrgäste und Schiffsbesatzung und Abfertigungsbereiche einschließlich Durchsuchungsstellen;
  - .3 Bereiche, in denen Ladung und Vorräte geladen, entladen oder gelagert werden;
  - .4 Örtlichkeiten, in denen sicherheitsempfindliche Angaben einschließlich Ladungsunterlagen aufbewahrt werden;
  - .5 Bereiche, in denen gefährliche Güter und Stoffe aufbewahrt werden;
  - .6 Kontrollräume des Schiffsverkehrsleitsystems, Navigationshilfen und Gebäude der Hafenuberwachung einschließlich der Kontrollräume zur Gefahrenabwehr und Überwachung;
  - .7 Bereiche, in denen sich Ausrüstungsgegenstände zur Gefahrenabwehr und Überwachung befinden beziehungsweise in denen diese gelagert werden;
  - .8 wichtige Strom-, Funk-, Telekommunikations-, Wasser- und andere Versorgungseinrichtungen;
  - .9 andere Örtlichkeiten in der Hafenanlage, in denen der Zugang durch Schiffe, Fahrzeuge und Personen beschränkt werden soll.
- 16.26 Mit Zustimmung der einschlägigen 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 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die auf Bereiche mit Zugangsbeschränkung anzuwenden sind; hierzu können gehören
- .1 die dauerhafte oder vorübergehende Aufstellung von Absperrungen um den Bereich mit Zugangsbeschränkung, deren Wirkungsgrad von der Vertragsregierung genehmigt werden soll;
  - .2 die Einrichtung von Zugangspunkten, an denen der Zugang von Sicherheitswachen kontrolliert werden kann, wenn sie in Betrieb sind, und die sich wirksam verschließen beziehungsweise sperren lassen, wenn sie außer Betrieb sind;
  - .3 die Bereitstellung von Ausweisen, die von Personen zur Feststellung ihrer Berechtigung zum Aufenthalt in dem Bereich mit Zugangsbeschränkung vorgezeigt werden müssen;
  - .4 die eindeutige Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Bereiche mit Zugangsbeschränkung befahren dürfen;
  - .5 die Bereitstellung von Wachen und Streifen;
  - .6 die Bereitstellung von automatischen Intrusionsmeldegeräten oder von Ausrüstungsgegenständen oder Systemen zur Überwachung, um unbefugten Zugang zu beziehungsweise Bewegung innerhalb von Bereichen mit Zugangsbeschränkung zu erkennen;
  - .7 Kontrolle von Schiffsbewegungen in der Umgebung von Schiffen, die die Hafenanlage nutzen.

#### Gefahrenstufe 2

- 16.28 Bei Gefahrenstufe 2 soll der Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage eine Erhöhung der Häufigkeit und Gründlichkeit der Überwachung und der Zugangskontrolle zu Bereichen mit Zugangsbeschränkung festlegen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein; hierzu können gehören
- .1 die Steigerung der Wirksamkeit der Sperren und Zäune um die Bereiche mit Zugangsbeschränkung, einschließlich des Einsatzes von Streifen oder automatischen Intrusionsmeldegeräten;
  - .2 die Verringerung der Anzahl von Zugangspunkten zu Bereichen mit Zugangsbeschränkung und die Verstärkung der Kontrollen an den verbleibenden Zugängen;
  - .3 die Beschränkung des Parkens in der Nähe von festgemachten Schiffen;
  - .4 die weitere Beschränkung des Zugang zu den Bereichen mit Zugangsbeschränkung sowie der Bewegungsfreiheit und der Lagerung in diesen Bereichen;
  - .5 die Verwendung von ständig überwachter und aufzeichnender Überwachungsausrüstung;
  - .6 die Erhöhung der Anzahl und der Häufigkeit von Streifen einschließlich wasserseitiger Streifen entlang der Grenzen der Bereiche mit Zugangsbeschränkung und innerhalb der Bereiche;
  - .7 die Festlegung von Bereichen, die an Bereiche mit Zugangsbeschränkung angrenzen, und die Beschränkung des Zugangs zu diesen;
  - .8 die Durchsetzung von Beschränkungen des Zugangs durch unbefugte Wasserfahrzeuge zu den Gewässern, die an Schiffe angrenzen, von denen die Hafenanlage genutzt wird.

#### Gefahrenstufe 3

- 16.29 Bei Gefahrenstufe 3 soll die Hafenanlage die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen 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 die Einrichtung zusätzlicher Bereiche mit Zugangsbeschränkung innerhalb der Hafenanlage in der Nähe des sicherheitsrelevanten Ereignisses beziehungsweise der vermuteten Stelle der Bedrohung, zu denen der Zugang verweigert wird;
  - .2 die Vorbereitung der Durchsuchung von Bereichen mit Zugangsbeschränkung im Rahmen einer Durchsuchung der Gesamtheit oder eines Teils der Hafenanlage.

#### Ladungsumschlag

- 16.30 Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr betreffend den Ladungsumschlag sollen
- .1 Manipulationen verhindern;
  - .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 sollen Verfahren zur Bestandskontrolle an den Zugangspunkten zur Hafenanlage gehören. Sobald Ladung in der Hafenanlage ist, soll erkennbar sein, dass sie zum Verladen auf ein Schiff oder dass sie bis zum Verladen zur vorübergehenden Lagerung in einem Bereich mit Zugangsbeschränkung überprüft und freigegeben ist. Es kann zweckmäßig sein, das Einführen von Ladung in die Hafenanlage zu beschränken, für die kein bestätigtes Verladedatum vorliegt.

#### Gefahrenstufe 1

- 16.32 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Ladungsumschlag anzuwenden sind; hierzu können gehören
- .1 die routinemäßige Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Ladungsbereichen in der Hafenanlage vor und während des Ladungsumschlagsbetriebs;
  - .2 Überprüfungen, um sicherzustellen, dass die in die Hafenanlage eingeführte Ladung mit dem Lieferschein beziehungsweise den entsprechenden Ladungsunterlagen übereinstimmt;
  - .3 Durchsuchungen von Fahrzeugen;
  - .4 die Überprüfung von Siegeln und andere Methoden zur Vermeidung von Manipulationen bei Einführung in die Hafenanlage und bei der Lagerung innerhalb der Hafenanlage.
- 16.33 Die Überprüfung der Ladung kann mit einigen der folgenden Mittel oder mit allen folgenden Mitteln erfolgen:
- .1 durch Sicht- und Zustandsprüfung;
  - .2 durch den Einsatz von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden.
- 16.34 Finden regelmäßige oder wiederholte Ladungsbewegungen statt, so kann der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff in Absprache mit der Hafenanlage Vereinbarungen mit Verladern oder anderen für diese Ladung verantwortlichen Personen treffen, die Überprüfungen an anderer Stelle, Versiegelung, Terminplanung und Begleitunterlagen usw. umfassen. Diese Vereinbarungen sollen dem betroffenen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage mitgeteilt und von diesem genehmigt werden.

#### Gefahrenstufe 2

- 16.35 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die zur Verbesserung der Kontrolle beim Ladungsumschlag anzuwenden sind; hierzu können gehören
- .1 die gründliche Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Ladungsbereichen innerhalb der Hafenanlage;
  - .2 gegebenenfalls gründlichere Überprüfungen, um sicherzustellen, dass nur die Ladung in die Hafenanlage eingeführt, dort vorübergehend gelagert und dann auf das Schiff verladen wird, für die entsprechende Unterlagen vorliegen;
  - .3 die gründlichere Durchsuchung von Fahrzeugen;
  - .4 die erhöhte Häufigkeit und Gründlichkeit bei der Überprüfung von Siegeln und bei anderen Methoden zur Vermeidung von Manipulationen.
- 16.36 Die gründliche Überprüfung der Ladung kann mit einigen der folgenden Mittel oder mit allen folgenden Mitteln erfolgen:
- .1 durch die Erhöhung von Häufigkeit und Gründlichkeit bei der Überprüfung von Ladung, Ladungstransporteinheiten und Ladungsbereichen innerhalb der Hafenanlage (Sicht- und Zustandsprüfung);
  - .2 durch die Erhöhung der Häufigkeit des Einsatzes von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden;
  - .3 durch die Abstimmung von verstärkten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr mit dem Verloader oder anderen Verantwortlichen zusätzlich zu feststehenden Vereinbarungen und Verfahren.

#### Gefahrenstufe 3

- 16.37 Bei Gefahrenstufe 3 soll die Hafenanlage die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen 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 die Beschränkung oder Aussetzung von Ladungsbewegungen oder Betriebsabläufen in der Gesamtheit oder einem Teil der Hafenanlage oder bestimmten Schiffen;
  - .2 die Prüfung des Verzeichnisses von in der Hafenanlage aufbewahrten gefährlichen Gütern und Stoffen und deren Standort.



**Lieferung von Schiffsvorräten**

- 16.38 Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit der Lieferung von Schiffsvorräten sollen
- .1 sicherstellen, dass Schiffsvorräte und Unversehrtheit der Verpackung überprüft werden;
  - .2 verhindern, dass Schiffsvorräte ohne Prüfung angenommen werden;
  - .3 verhindern, dass es zu Manipulationen kommt;
  - .4 verhindern, dass nicht bestellte Schiffsvorräte angenommen werden;
  - .5 sicherstellen, dass das Lieferfahrzeug durchsucht wird;
  - .6 sicherstellen, dass Lieferfahrzeuge innerhalb der Hafenanlage begleitet werden.
- 16.39 Bei Schiffen, die die Hafenanlage regelmäßig anlaufen, ist es gegebenenfalls angebracht, zwischen dem Schiff, seinen Lieferanten und der Hafenanlage Verfahren bezüglich Benachrichtigung und Planung von Lieferungen und deren Begleitunterlagen festzulegen. Es soll 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

- 16.40 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die zur Kontrolle der Anlieferung von Schiffsvorräten anzuwenden sind; hierzu können gehören
- .1 die Überprüfung der Schiffsvorräte;
  - .2 die Vorankündigung über die Zusammensetzung der Ladung, die Angaben zum Fahrer und die Fahrzeugzulassung;
  - .3 die Durchsuchung des Lieferfahrzeugs.
- 16.41 Die Überprüfung der Schiffsvorräte kann mit einigen der folgenden Mittel oder mit allen folgenden Mitteln erfolgen:
- .1 durch Sicht- und Zustandsprüfung;
  - .2 durch den Einsatz von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden.

## Gefahrenstufe 2

- 16.42 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die zur Verbesserung der Kontrolle bei der Lieferung von Schiffsvorräten anzuwenden sind; hierzu können gehören:
- .1 die gründliche Überprüfung der Schiffsvorräte;
  - .2 die gründliche Durchsuchung der Lieferfahrzeuge;
  - .3 die Koordinierung mit der Schiffsbesatzung im Hinblick auf den Abgleich der Bestellung mit dem Lieferschein vor Einführung in die Hafenanlage;
  - .4 die Begleitung des Lieferfahrzeugs innerhalb der Hafenanlage.
- 16.43 Die gründliche Überprüfung der Schiffsvorräte kann mit einigen der folgenden Mittel oder mit allen folgenden Mitteln erfolgen:
- .1 durch die Erhöhung von Häufigkeit und Gründlichkeit bei Durchsuchungen der Lieferfahrzeuge;
  - .2 durch den verstärkten Einsatz von Durchleuchtungsgeräten/Detektoren, mechanischen Vorrichtungen oder Hunden;
  - .3 durch die Beschränkung oder das Verbot der Einfuhr von Vorräten, die die Hafenanlage nicht innerhalb einer festgelegten Frist wieder verlassen.

## Gefahrenstufe 3

- 16.44 Bei Gefahrenstufe 3 soll die Hafenanlage die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen aufgeführt sein, die seitens der Hafenanlage in enger Zusammenarbeit mit den reagierenden Stellen und den in der Hafenanlage befindlichen Schiffen ergriffen werden könnten; hierzu kann die Vorbereitung auf die Beschränkung beziehungsweise Aussetzung der Lieferung von Schiffsvorräten in der Gesamtheit oder einem Teil der Hafenanlage gehören.

### Umgang mit unbegleitetem Gepäck

- 16.45 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die anzuwenden sind, um sicherzustellen, dass unbegleitetes Gepäck (d. h. alle Gepäckstücke, einschließlich persönlicher Habe, die sich am Ort der Überprüfung beziehungsweise Durchsuchung nicht in der Obhut eines Fahrgasts oder eines Mitglieds der Schiffsbesatzung befinden) identifiziert und einer geeigneten Durchleuchtung einschließlich einer 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; in Fällen, in denen beide über die entsprechende Ausrüstung verfügen, soll die Hafenanlage für das Durchleuchten verantwortlich sein. Eine enge Zusammenarbeit mit dem Schiff ist wichtig, und es sollen Schritte unternommen werden, die sicherstellen, dass unbegleitetes Gepäck nach der Durchleuchtung sicher behandelt wird.

#### Gefahrenstufe 1

- 16.46 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die beim Umgang mit unbegleitetem Gepäck anzuwenden sind, um sicherzustellen, dass bis zu 100 Prozent der unbegleiteten Gepäckstücke durchleuchtet oder durchsucht werden, wozu auch die Durchleuchtung mit Röntgenstrahlen gehören kann.

#### Gefahrenstufe 2

- 16.47 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die bei dem Umgang mit unbegleitetem Gepäck zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, wozu eine Röntgendurchleuchtung von 100 Prozent aller unbegleiteten Gepäckstücke gehören soll.

#### Gefahrenstufe 3

- 16.48 Bei Gefahrenstufe 3 soll die Hafenanlage die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen 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 das gründlichere Durchleuchten dieser Gepäckstücke, zum Beispiel mit Röntgenstrahlen aus mindestens zwei verschiedenen Winkeln;
  - .2 die Vorbereitung auf die Beschränkung oder Aussetzung der Behandlung von unbegleitetem Gepäck;
  - .3 die Verweigerung der Annahme von unbegleitetem Gepäck in der Hafenanlage.

### Überwachung der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage

- 16.49 Die Stelle zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll in der Lage sein, die Hafenanlage und die in ihrer Nähe gelegenen Zuwege zu Land und zu Wasser jederzeit, auch bei Nacht und bei schlechter Sicht, sowie die Bereiche mit Zugangsbeschränkung innerhalb der Hafenanlage, die in der Hafenanlage befindlichen Schiffe und die die Schiffe umgebenden Bereiche zu überwachen. Zu dieser Überwachung kann Folgendes gehören:
- .1 der Einsatz von Beleuchtungsmitteln;
  - .2 Sicherheitswachen, einschließlich Streifen zu Fuß, in Fahrzeugen und zu Wasser;
  - .3 die Verwendung von automatischen Intrusionsmeldegeräten und Überwachungsgeräten.
- 16.50 Werden automatische Intrusionsmeldegeräte eingesetzt, so sollen diese einen akustischen und/oder optischen Alarm an einer Stelle auslösen, die ständig besetzt ist oder überwacht wird.
- 16.51 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die bei jeder Gefahrenstufe benötigten Verfahren und Ausrüstungen sowie die Mittel festgelegt sein, mit denen sichergestellt wird, dass die Überwachungsausrüstung durchgehend funktioniert, wobei auch die möglichen Auswirkungen von Wetterverhältnissen oder Stromausfällen zu berücksichtigen sind.

#### Gefahrenstufe 1

- 16.52 Für Gefahrenstufe 1 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die aus einer Kombination aus Beleuchtungsmitteln, Sicherheitswachen oder dem Einsatz von Ausrüstungsgegenständen zur Gefahrenabwehr und Überwachung bestehen können, so dass das Sicherheitspersonal der Hafenanlage in der Lage ist,
- .1 den allgemeinen Bereich der Hafenanlage, einschließlich seiner wasser- und landseitigen Zugänge, zu beobachten;
  - .2 Zugangspunkte, Sperren und Bereiche mit Zugangsbeschränkung zu beobachten;
  - .3 Bereiche und Bewegungen zu beobachten, die an in der Hafenanlage befindliche Schiffe angrenzen, sowie auf eine Verstärkung der vom Schiff selbst bereitgestellten Beleuchtung hinzuwirken.

#### Gefahrenstufe 2

- 16.53 Für Gefahrenstufe 2 sollen im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die zusätzlich anzuwendenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zur Verbesserung der Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten festgelegt sein; hierzu können gehören
- .1 die Erhöhung der Ausleuchtung und der Intensität der Beleuchtungs- und Überwachungs-ausrüstung, einschließlich der Bereitstellung zusätzlicher Beleuchtung und Überwachung;
  - .2 die Erhöhung der Häufigkeit von Streifen zu Fuß, in Fahrzeugen und zu Wasser;
  - .3 die Einteilung von zusätzlichem Sicherheitspersonal für Überwachung und Streifen.

#### Gefahrenstufe 3

- 16.54 Bei Gefahrenstufe 3 soll die Hafenanlage die Anweisungen der auf das sicherheitsrelevante Ereignis oder das drohende sicherheitsrelevante Ereignis reagierenden Stellen befolgen. Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Einzelnen 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 das Einschalten der gesamten Beleuchtung in der Hafenanlage oder das Beleuchten ihrer Umgebung;
  - .2 das Einschalten der gesamten zum Aufzeichnen von Tätigkeiten in der Hafenanlage oder in ihrer Umgebung geeigneten Überwachungs-ausrüstung;
  - .3 die Maximierung der mit dieser Überwachungs-ausrüstung möglichen Registrierungsdauer.

#### Unterschiedliche Gefahrenstufen

- 16.55 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Einzelheiten der Verfahren und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die von der Hafenanlage angewendet werden könnten, wenn für die Hafenanlage eine niedrigere Gefahrenstufe gilt als für ein Schiff.

#### Nicht unter den Code fallende Tätigkeiten

- 16.56 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen Einzelheiten der Verfahren und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt sein, die die Hafenanlage anwenden soll, wenn
- .1 ein Zusammenwirken mit einem Schiff stattfindet, das von einem Hafen eines Staates kommt, der nicht Vertragsregierung ist;
  - .2 ein Zusammenwirken mit einem Schiff stattfindet, für das dieser Code nicht gilt;
  - .3 ein Zusammenwirken mit festen oder schwimmenden Plattformen oder mit beweglichen Offshore-Bohreinheiten am Einsatzort stattfindet.

#### Sicherheitserklärungen

- 16.57 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sollen die Vorgehensweisen festgelegt sein, die zu beachten sind, wenn der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage auf Anweisung der Vertragsregierung eine Sicherheitserklärung verlangt oder wenn eine Sicherheitserklärung von einem Schiff verlangt wird.

#### Qualitätsprüfung, Überprüfung und Änderung

- 16.58 Im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll festgelegt sein, wie der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die fortdauernde Wirksamkeit des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sowie das Verfahren, nach dem Überprüfung, Aktualisierung und Änderung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ablaufen sollen, zu prüfen beabsichtigt.
- 16.59 Der Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll nach dem Ermessen des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage überprüft werden. Zusätzlich soll überprüft werden
- .1 wenn die die Hafenanlage betreffende Risikobewertung für die Hafenanlage geändert wird;
  - .2 wenn bei einer unabhängigen Qualitätsprüfung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder bei einer Überprüfung der Stelle zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage durch die Vertragsregierung Mängel bei der Stelle festgestellt werden oder die fortdauernde Anwendbarkeit wesentlicher Teile des genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage in Frage gestellt wird;
  - .3 nach sicherheitsrelevanten Ereignissen oder drohenden sicherheitsrelevanten Ereignissen im Zusammenhang mit der Hafenanlage;
  - .4 nach Änderungen in Bezug auf die Eigentumsverhältnisse oder die Betriebsleitung der Hafenanlage.

16.60 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage kann nach Überprüfung des Plans geeignete Änderungen des genehmigten Plans empfehlen. Änderungen des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage betreffend

- .1 vorgeschlagene Änderungen, die eine grundlegende Änderung der für die Aufrechterhaltung der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage angewandten Verfahrensweise bewirken könnten,
- .2 das Entfernen, Ändern oder Ersetzen von ständigen Absperrungen sowie Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung usw., die zuvor als für die Aufrechterhaltung der Gefahrenabwehr in der Hafenanlage wesentlich erachtet wurden,

sollen zur Beratung und Genehmigung der Vertragsregierung vorgelegt werden, die den ursprünglichen Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage genehmigt hat. Diese Genehmigung kann durch die oder im Namen der Vertragsregierung mit oder ohne Änderungen der vorgeschlagenen Änderungen erteilt werden. Bei der Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll die Vertragsregierung angeben, welche verfahrens- oder inhaltsbezogenen Änderungen ihr zur Genehmigung vorgelegt werden müssen.

#### **Genehmigung der Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage**

16.61 Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage müssen von der betreffenden Vertragsregierung genehmigt werden, die geeignete Verfahren festlegen soll zur Sicherstellung

- .1 der Vorlage der Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage an sie;
- .2 der Beratung über Pläne zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
- .3 der Genehmigung von Plänen zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage mit oder ohne Änderungen;
- .4 der Beratung über nach der Genehmigung vorgelegte Änderungen;
- .5 von Verfahren zur Kontrolle oder Qualitätsprüfung der fortdauernden Anwendbarkeit des genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage.

In allen Phasen sollen Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass der Inhalt des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage vertraulich bleibt.

#### **Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlage**

16.62 Die Vertragsregierung, in deren Hoheitsgebiet eine Hafenanlage liegt, kann eine entsprechende Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlage ausstellen, in der Folgendes angegeben ist:

- .1 die Hafenanlage;
- .2 die Tatsache, dass die Hafenanlage Kapitel XI-2 und Teil A des Codes einhält;
- .3 die Geltungsdauer der Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlage, die von den Vertragsregierungen festgelegt werden soll, ohne fünf Jahre zu überschreiten;
- .4 die von der Vertragsregierung festgelegten Vorkehrungen für spätere Überprüfungen sowie eine Bestätigung, wenn diese durchgeführt werden.

16.63 Die Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlage soll auf einem Formular abgegeben werden, das dem im Anhang dieses Teils des Codes enthaltenen Mustervordruck entspricht. Gehört Spanisch, Französisch oder Englisch nicht zu den benutzten Sprachen, so kann die Vertragsregierung auch eine Übersetzung in eine dieser Sprachen begeben, wenn sie dies für angemessen hält.

#### **17. BEAUFTRAGTER FÜR DIE GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE**

##### **Allgemeines**

17.1 In den Ausnahmefällen, in denen der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff Fragen bezüglich der Gültigkeit von Ausweisdokumenten der Personen hat, die für offizielle Zwecke Zugang zum Schiff begehren, soll der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage Hilfestellung leisten.

17.2 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll nicht für die routinemäßige Bestätigung der Identität der Personen verantwortlich sein, die Zugang zum Schiff begehren.

*Zusätzliche einschlägige Hinweise finden sich in den Abschnitten 15, 16 und 18.*

18. AUSBILDUNGSMAßNAHMEN, SCHULUNGEN UND ÜBUNGEN ZUR GEFAHRENABWEHR IN DER HAFENANLAGE

**Ausbildung**

- 18.1 Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage soll je nach Sachlage in einigen der folgenden Bereiche oder in allen folgenden Bereichen Kenntnisse besitzen und Ausbildungsmaßnahmen durchlaufen:
- .1 Sicherheitsverwaltung;
  - .2 einschlägige internationale Übereinkünfte, Codes und Empfehlungen;
  - .3 einschlägige nationale Gesetze und sonstige Vorschriften;
  - .4 Verantwortlichkeiten und Aufgaben anderer Stellen zur Gefahrenabwehr;
  - .5 Methodik der Risikobewertung für die Hafenanlage;
  - .6 Methoden der Bestandsaufnahme und der Besichtigungen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen;
  - .7 Betriebsabläufe und Bedingungen auf Schiffen und in Häfen;
  - .8 Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen;
  - .9 Notfallvorsorge, Reaktion auf Notfälle und Katastrophenplanung;
  - .10 Unterweisungstechniken für Aus- und Fortbildung im Bereich der Gefahrenabwehr einschließlich Maßnahmen und Verfahren zur Gefahrenabwehr;
  - .11 Umgang mit empfindlichen sicherheitsbezogenen Angaben und sicherheitsbezogenem Nachrichtenverkehr;
  - .12 Kenntnisse von aktuellen Bedrohungssituationen und -mustern;
  - .13 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
  - .14 nichtdiskriminierendes Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
  - .15 Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen;
  - .16 Ausrüstungsgegenstände und Systeme zur Gefahrenabwehr und deren Einsatzbeschränkungen;
  - .17 Methoden der Durchführung von Qualitätsprüfungen, Besichtigungen, Kontrollen und Überwachungsmaßnahmen;
  - .18 Methoden der Durchsuchung von Personen und der unaufdringlichen Besichtigung;
  - .19 Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr, einschließlich Schulungen und Übungen mit Schiffen;
  - .20 Bewertung von Schulungen und Übungen zur Gefahrenabwehr.
- 18.2 Personal von Hafenanlagen mit besonderen Aufgaben zur Gefahrenabwehr soll je nach Sachlage in einigen der folgenden Bereiche oder in allen folgenden Bereichen Kenntnisse besitzen und Ausbildungsmaßnahmen durchlaufen:
- .1 Kenntnisse von aktuellen Bedrohungssituationen und -mustern;
  - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
  - .3 Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
  - .4 Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen;
  - .5 Techniken des Umgangs mit und der Kontrolle von Menschenmassen;
  - .6 sicherheitsbezogener Nachrichtenverkehr;
  - .7 Einsatzweisen von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr;
  - .8 Probetrieb, Kalibrierung und Instandhaltung von Ausrüstungsgegenständen und Systemen zur Gefahrenabwehr;
  - .9 Besichtigungs-, Kontroll- und Überwachungstechniken;
  - .10 Methoden der Durchsuchung von Personen, persönlicher Habe, Gepäck, Ladung und Schiffsvorräten.

- 18.3 Alle anderen Mitglieder des Personals der Hafenanlage sollen je nach Sachlage in einigen der folgenden Bereiche oder in allen folgenden Bereichen über Kenntnisse der einschlägigen Bestimmungen des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage verfügen und mit ihnen vertraut sein:
- .1 die Bedeutung der verschiedenen Gefahrenstufen und die sich daraus ergebenden Anforderungen;
  - .2 Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Substanzen und Vorrichtungen;
  - .3 Erkennen von Merkmalen und Verhaltensmustern von Personen, die voraussichtlich die Sicherheit bedrohen;
  - .4 Techniken, mit denen sich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgehen lassen.

#### **Schulungen und Übungen**

- 18.4 Das Ziel von Schulungen und Übungen besteht darin, sicherzustellen, dass das Personal der Hafenanlage geübt ist in allen ihm zugewiesenen Aufgaben zur Gefahrenabwehr bei allen Gefahrenstufen und in der Feststellung etwaiger sicherheitsbezogener Mängel, die behoben werden müssen.
- 18.5 Um die wirksame Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage sicherzustellen, sollen mindestens einmal vierteljährlich Schulungen durchgeführt werden, soweit die besonderen Umstände nicht etwas anderes erforderlich machen. In diesen Schulungen sollen einzelne Elemente des Plans überprüft werden, z. B. die in Absatz 15.11 aufgeführten Bedrohungen.
- 18.6 Mindestens einmal pro Kalenderjahr sollen verschiedene Arten von Übungen durchgeführt werden, an denen die Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zusammen mit den einschlägigen Behörden von Vertragsregierungen, die Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder gegebenenfalls die Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff teilnehmen können und deren zeitlicher Abstand nicht mehr als 18 Monate betragen darf. Ersuchen um die Teilnahme der Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder der Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff an gemeinsamen Übungen sollen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Gefahrenabwehr und die Arbeit auf dem Schiff gestellt werden. In diesen Übungen sollen der Nachrichtenverkehr, die Koordination, die Verfügbarkeit von Hilfsmitteln und die Reaktion überprüft werden. Diese Übungen können wie folgt durchgeführt werden:
- .1 in Form von Großübungen oder praktischen Übungen unter realen Bedingungen,
  - .2 in Form von Simulationen an Modellen oder Seminaren oder
  - .3 in Kombination mit anderen Übungen wie z. B. Notfallreaktionsübungen oder anderen durch die Hafenstaatbehörden durchgeführten Übungen.

#### **19. ÜBERPRÜFUNG VON SCHIFFEN UND ZEUGNISERTEILUNG AN SCHIFFE**

*Keine zusätzlichen Hinweise.*

---



## ANHANG ZU TEIL B

## ANHANG 1

**Mustervordruck einer Sicherheitserklärung zwischen einem Schiff und einer Hafenanlage <sup>(1)</sup>****SICHERHEITSERKLÄRUNG**

Name des Schiffes:	
Registerhafen:	
IMO-Nummer:	
Name der Hafenanlage:	

Diese Sicherheitserklärung ist gültig von ..... bis ....., für die folgenden Tätigkeiten

.....  
(Aufzählung der Tätigkeiten mit wichtigen Einzelheiten)

bei folgenden Gefahrenstufen

Gefahrenstufe(n) des Schiffes:	
Gefahrenstufe(n) der Hafenanlage:	

Die Hafenanlage und das Schiff stimmen den folgenden Maßnahmen und Verantwortlichkeiten zur Gefahrenabwehr zu, um die Einhaltung der Vorschriften des Teils A des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen sicherzustellen.

Tätigkeit	Durch das Eintragen der Initialen des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage in diese Spalten wird angezeigt, dass die Tätigkeit im Einklang mit dem betreffenden genehmigten Plan ausgeführt wird durch	
	die Hafenanlage:	das Schiff:
Sicherstellung der Erfüllung aller Aufgaben zur Gefahrenabwehr		
Überwachung von Bereichen mit Zugangsbeschränkung, um sicherzustellen, dass nur befugtes Personal Zugang erhält		
Kontrolle des Zugangs zur Hafenanlage		
Kontrolle des Zugangs zum Schiff		
Überwachung der Hafenanlage, einschließlich der Liegebereiche und der das Schiff umgebenden Bereiche		
Überwachung des Schiffes, einschließlich der Liegebereiche und der das Schiff umgebenden Bereiche		
Ladungsumschlag		
Lieferung von Schiffsvorräten		
Umgang mit unbegleitetem Gepäck		
Kontrolle der Einschiffung von Personen und ihrer Habe		
Sicherstellung der ständigen Verfügbarkeit des sicherheitsbezogenen Nachrichtenverkehrs zwischen dem Schiff und der Hafenanlage		

<sup>(1)</sup> Das Formular einer Sicherheitserklärung ist zur Nutzung zwischen einem Schiff und einer Hafenanlage bestimmt. Soll die Sicherheitserklärung für zwei Schiffe gelten, so ist dieses Muster entsprechend zu ändern.

Die Unterzeichner dieser Vereinbarung bestätigen, dass die Maßnahmen und Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr sowohl für die Hafenanlage als auch für das Schiff während der genannten Tätigkeiten Kapitel XI-2 und Teil A des Codes entsprechen, die im Einklang mit den bereits in ihrem genehmigten Plan festgelegten Bestimmungen oder mit den in der beigefügten Anlage dargestellten und vereinbarten besonderen Abmachungen umgesetzt werden.

Ort ..... , Datum .....

Untersignet für und im Namen von

Hafenanlage:	Schiff:
<i>(Unterschrift des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage)</i>	<i>(Unterschrift des Kapitäns oder des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff)</i>

Name und Titel des Unterzeichners

Name:	Name:
Titel:	Titel:

**Daten für die Kontaktaufnahme**

*(bei Bedarf auszufüllen)*

*(Angabe der Telefonnummern oder der zu verwendende Funkkanäle beziehungsweise -frequenzen)*

für die Hafenanlage	für das Schiff
Hafenanlage	Kapitän
Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage	Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff
	Unternehmen
	Beauftragter für die Gefahrenabwehr im Unternehmen

## ANHANG 2

Mustervordruck einer Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften  
durch die Hafenanlage

**ERKLÄRUNG ÜBER DIE EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN  
DURCH DIE HAFENANLAGE**

(amtliches Siegel)

(Staat)

Nummer der Erklärung .....

Ausgestellt im Einklang mit Teil B des

INTERNATIONALEN CODES 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 des Kapitels XI-2 und des Teils A des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) durch diese Hafenanlage überprüft wurde und dass diese Hafenanlage im Einklang mit dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage betrieben wird. Dieser Plan ist genehmigt worden für <Arten von Betriebsabläufen, Arten von Schiffen oder Tätigkeiten oder andere wichtige Angaben ausführen> (Nichtzutreffendes streichen):

Fahrgastschiff

Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug

Fracht-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug

Massengutschiff

Öltankschiff

Chemikaliertankschiff

Gastankschiff

bewegliche Offshore-Bohreinheiten

andere als die oben aufgeführten Frachtschiffe

Diese Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften ist gültig bis ....., unter dem Vorbehalt von Überprüfungen (wie umseitig angegeben).

Ausgestellt in .....  
(Ort der Ausstellung der Erklärung)

Ausgestellt am .....

.....  
(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der die Urkunde ausstellt)

.....  
(Siegel beziehungsweise Stempel der ausstellenden Behörde)

**VERMERK ÜBER ÜBERPRÜFUNGEN**

Die Regierung von <Name des Staates einsetzen> hat festgelegt, dass die Gültigkeit dieser Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften unter dem Vorbehalt <ein-schlägige Einzelheiten der Überprüfungen einsetzen (z. B. zwingender jährlicher oder außerplanmäßiger Überprüfung)> steht.

HIERMIT WIRD BESTÄTIGT, dass im Rahmen einer im Einklang mit Absatz B/16.62.4 des ISPS-Codes durchgeführten Überprüfung die Einhaltung der einschlä-gigen Bestimmungen des Kapitels XI-2 des Übereinkommens und des Teils A des ISPS-Codes durch die Hafenanlage festgestellt wurde.

1. ÜBERPRÜFUNG

Unterschrift: .....  
*(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)*

Ort: .....

Datum .....

2. ÜBERPRÜFUNG

Unterschrift: .....  
*(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)*

Ort: .....

Datum .....

3. ÜBERPRÜFUNG

Unterschrift: .....  
*(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)*

Ort: .....

Datum .....

4. ÜBERPRÜFUNG

Unterschrift: .....  
*(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)*

Ort: .....

Datum .....

