

Nr. 31 Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung über
• Besatzung von Fahrgastschiffen auf der Lahn (§ 119 Abs. 6) *

Auf Grund

- des § 3 Abs. 1 Nr. 5 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026) in Verbindung mit § 10 Abs. 2 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung vom 17. März 1988 (BGBl. I S. 238) verordnet die Wasser- und Schiffahrtstriedirektion Südwest:

§ 1

Die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

Dem § 119 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Auf der Lahn kann bei einer höchstzulässigen Anzahl der Fahrgäste bis zu 250 Personen ein Matrosen-Motorenwart durch eine andere Person ersetzt werden, wenn

1. diese Person
 - a) mindestens 18 Jahre alt ist;
 - b) während eines Zeitraums von mindestens 2 Wochen auf dem Fahrgastschiff, auf dem sie eingesetzt werden soll, oder auf vergleichbaren Fahrgastschiffen eingewiesen worden ist; diese Einweisung muss praktische Übungen enthalten sowie Fertigkeiten und Kenntnisse vermitteln über:
 - Kapitel 9 „Fahrgastschiffahrt“ und Kapitel 13 „Lahn“ der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung,
 - An- und Ablegen,
 - Festmachen,
 - Verhalten in Schleusen,
 - Verhalten bei Unfällen (insbes. Erste Hilfe),
 - Maßnahmen zur Unfallverhütung,
 - Anlegen von Rettungswesten,
 - Verhalten bei Motorbrand,
 - Steuern des Fahrzeugs an das Ufer im Notfall, z.B. wenn der Schiffsführer durch unvorhergesehene Umstände ausfällt;
 - c) die während der Einweisungszeit erlernten Fertigkeiten und Kenntnisse mit Erfolg in einer praktischen und theoretischen Prüfung vor dem Prüfungsausschuss für die Erteilung einer Fahrerlaubnis bei der Wasser- und Schiffahrtstriedirektion Südwest nachgewiesen hat;
2. das Fahrgastschiff zusätzlich ausgerüstet ist mit
 - a) zwei voneinander unabhängigen Antriebsmotoren,
 - b) einer Bugstrahlanlage oder einer in gleichwertiger Weise wirkenden Antriebsanlage;

*erstmals erlassen

3. das Fahrgastschiff in der Tagesfahrt (Betriebsform A) bis höchstens 14 Stunden eingesetzt wird.

Diese Person erhält als Nachweis der bestandenen Prüfung im Schifferdienstbuch (S. 6) die Eintragung „geprüfter Decksmann ... nach § 119 Abs. 6 Binnenschiffs-Untersuchungsordnung.“

§ 2

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2002 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft.
Mainz, den 30. Januar 2002

Wasser- und Schiffahrtstriedirektion
Südwest
Guercke

(VkBli. 2002 S. 97)

Seeschiffahrt

Nr. 32 Bekanntmachung der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe (Entschließungen MEPC.85(44) und MEPC.86(44) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation vom 13. März 2000)

Bonn, den 10. Januar 2002
LS 24/14.82.20-18/2002

Mit der am 1. Juli 1999 angenommenen Entschließung MEPC.78(43) hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) eine Ergänzung der Regel 26 der Anlage I und die Hinzufügung der neuen Regel 16 in die Anlage II des MARPOL-Übereinkommens angenommen, die mit der Vierten Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See vom 10. Januar 2001 (BGBl. 2001 II S.18) in Kraft gesetzt wurden.

Zur Erfüllung der Regel 26 von Anlage I und der neuen Regel 16 der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) auf der Grundlage der Entschließung MEPC.78(43) die Entschließungen MEPC.85(44) mit den „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe“ sowie MEPC.86(44) mit Änderungen der bereits im Verkehrsblatt bekanntgemachten „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen“ (VkBli.1994 S. 833) angenommen, die die einheitliche Anwendung der Neuregelungen sicherstellen sollen.

Nach den neuen Regelungen sollen Schiffe einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen oder einen

bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe oder einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen mitführen, der jeweils nach den von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ausgearbeiteten Richtlinien ausgestaltet und von der See-Berufsgenossenschaft genehmigt sein muss.

Die neuen Regelungen lassen es zu, einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen und einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe zu einem Plan zusammenzufassen, da große Teile der beiden Pläne inhaltsgleich sind. In einem derartigen Fall soll der zusammengefasste Notfallplan zur Unterscheidung von anderen Notfallplänen als „Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen“ bezeichnet werden.

Die mit Entschließung MEPC.85(44) angenommenen Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe und die mit Entschließung MEPC.86(44) angenommenen Änderungen der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen werden in amtlicher deutscher Übersetzung bekannt gemacht und in einem Sonderdruck zu diesem Heft veröffentlicht. Der Sonderdruck* kann beim Verkehrsblatt-Verlag (Dokument-Nr. B 8163), Hohe Str. 39, 44139 Dortmund, bezogen werden.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Thilo

(VkBl. 2002 S. 97)

Nr. 33 **Bekanntmachung der Lotsverordnung Weser/Jade**

Nachstehend wird die Lotsverordnung Weser/Jade vom 19. Dezember 2001 (BAnz. Nr. 242 vom 29. Dezember 2001) bekannt gegeben.

Aurich, den 14. Januar 2002

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Nordwest
Im Auftrag
Aufderheide

Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/Jade (Lotsverordnung Weser/Jade - LV Weser/Jade) vom 19. Dezember 2001

Auf Grund des § 5 Abs. 1 Nr. 3, 4 und 5 des Gesetzes über das Seelotswesen in der Fassung der Bekanntmachung

*Die Bezieher des Verkehrsblattes erhalten vom Verkehrsblatt-Verlag auf Anforderung unter Angabe der vollständigen Abonnenten-Nr. ein Exemplar des Sonderbandes (Bestell-Nr. B 8163) kostenlos, jedoch gegen Portoerstattung.

vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213) und des § 4 der Allgemeinen Lotsverordnung vom 21. April 1987 (BGBl. I S. 1290) verordnet die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest nach Anhörung der Küstenländer und der Bundeslotsenkammer:

§ 1 Begriffsbestimmungen

(1) Seeschiffe nach dieser Verordnung sind Schiffe, die in einem Seeschiffsregister eingetragen sind und mit denen überwiegend Seefahrt betrieben wird, mit Ausnahme von Seetankschiffen.

(2) Seetankschiffe nach dieser Verordnung sind Schiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209), die in einem Seeschiffsregister eingetragen sind und mit denen überwiegend Seefahrt betrieben wird.

(3) Binnentankschiffe nach dieser Verordnung sind Schiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209), die in einem Binnenschiffsregister eingetragen sind und mit denen überwiegend Binnenschiffahrt betrieben wird.

(4) Tankschiffe im Sinne dieser Verordnung sind alle Seetankschiffe und Binnentankschiffe.

(5) Seelotsreviere sind Fahrtstrecken und Seegebiete, für die zur Sicherheit der Schifffahrt die Bereitstellung einheitlicher und ständiger Lotsendienste angeordnet ist.

(6) Position des Lotsenschiffes ist die Position, wo sich das Lotsenschiff tatsächlich befindet.

(7) Schlechtwetterposition des Lotsenschiffes ist die Position, auf die sich das Lotsenschiff infolge schlechten (schweren) Wetters zurückzieht.

(8) Länge eines Schiffes im Sinne dieser Verordnung ist die Länge über alles in Metern, Breite eines Schiffes ist die größte Breite des Schiffes in Metern. Tiefgang eines Schiffes ist der größte aktuelle Tiefgang in Dezimetern an der jeweiligen Versetzposition.

Bei Schleppverbänden ist die Summe der Längen von Schlepper und Anhang ohne Berücksichtigung der Länge der Schleppleine maßgeblich, als Breite gilt die größte Breite des Schleppverbandes einschließlich etwaiger Ladungsüberhänge.

(9) Landradarberatung ist die Beratung eines Schiffes durch Lotsen von einer Verkehrszentrale aus.

(10) Typgleiches Schiff bedeutet ein in den Abmessungen und in den Manövriereigenschaften vergleichbares und im Typ identisches Schiff.

(11) Baugleiches Schiff ist ein Schiff aus einer baugleichen Serie.

(12) Lotsenversetzpositionen im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ sind die Positionen einkommend 5 Seemeilen nördlich der TG „18“, ausgehend nach Kreuzung des Verkehrstrennungsgebietes „Terschelling-German-Bight“.

§ 2

Lotsenbrüderschaften, Seelotsreviere, Lotsbezirke

(1) Der Lotsdienst auf den Fahrtstrecken zwischen Bremen und Bremerhaven im Bereich der Geestemündung



Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Abteilung Luft- und Raumfahrt, Schifffahrt

**Richtlinien
für die Erstellung
bordeigener Notfallpläne
für Meeresverschmutzungen
durch Öl und/oder
schädliche flüssige Stoffe**

**zur Erfüllung der Regel 26 der Anlage I
und der neuen Regel 16 Anlage II
des MARPOL-Übereinkommens**

Verkehrsblatt - Dokument Nr. B 8163

Verkehrsblatt

Quelle:
VkBl 2002, S. 97

Gültiger Stand: 10. Januar 2002

Sonderdruck des **VERKEHRSBLATT** – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland

Der **Verkehrsblatt-Verlag** veröffentlicht im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) alle amtlichen Bekanntmachungen für das gesamte Verkehrswesen einschließlich der Gesetze und Ver-

ordnungen sowie durch Erlass für den Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland eingeführten Richtlinien, Techn. Bestimmungen, Vorschriften im Verkehrsblatt als Sonderdrucke (Dokumente, Sammlungen, Formulare) des **VERKEHRSBLATT** (Amtsblatt).

Hinweis:

Die vorliegende Veröffentlichung entspricht in ihrer Form dem Stand der bis zum Zeitpunkt der Auslieferung veröffentlichten amtlichen Bekanntmachungstexte. Diese wurden im vorliegenden Text eingearbeitet oder durch beiliegende Ergänzungsblätter aktualisiert.

Eine notwendige **Aktualisierung** wird zunächst ausschließlich in dem regelmäßig 2 x monatlich erscheinenden **VERKEHRSBLATT** veröffentlicht.

Der regelmäßige Bezug des **VERKEHRSBLATT** – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – wird daher zur Aktualisierung empfohlen.

Haftungsausschluß:

Eine Haftung, die über den Ersatz fehlerhafter Druckstücke hinausgeht, ist ausgeschlossen.

Verkehrsblatt - Verlag Borgmann GmbH & Co KG

Hohe Straße 39 • D-44139 Dortmund • Tel. (0180) 534 01 40 • **FAX** (0180) 534 01 20

e-mail: info@verkehrsblatt.de • Internet: www.verkehrsblatt.de

Herstellung: Löer-Druck GmbH, Hohe Straße 39, D-44139 Dortmund

Verkehrsblatt - Dokument Nr. **B 8163** - Vers. 01/02

**Bekanntmachung
der Richtlinien für die Erstellung bordeigener
Notfallpläne für Meeresverschmut-
zungen durch Öl und/oder schädliche flüs-
sige Stoffe (Entschließungen MEPC.85(44)
und MEPC.86(44) des Ausschusses für den
Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der
Internationalen Seeschiffahrts-Organisati-
on vom 13. März 2000)**

Bonn, den 10. Januar 2002
LS 24/14.82.20-18/2002

Mit der am 1. Juli 1999 angenommenen Entschlieung MEPC.78(43) hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) eine Ergänzung der Regel 26 der Anlage I und die Hinzufügung der neuen Regel 16 in die Anlage II des MARPOL-Übereinkommens angenommen, die mit der Vierten Inkraftsetzungsverordnung Umweltschutz-See vom 10. Januar 2001 (BGBl. 2001 II S. 18) in Kraft gesetzt wurden.

Zur Erfüllung der Regel 26 von Anlage I und der neuen Regel 16 der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) auf der Grundlage der Entschlieung MEPC.78(43) die Entschließungen MEPC.85(44) mit den „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe“ sowie MEPC.86(44) mit Änderungen der bereits im Verkehrsblatt bekanntgemachten „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen“ (VkBl. 1994 S. 833) angenommen, die die einheitliche Anwendung der Neuregelungen sicherstellen sollen.

Nach den neuen Regelungen sollen Schiffe einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen oder einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe oder einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen mitführen, der jeweils nach den von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ausgearbeiteten Richtlinien ausgestaltet und von der See-Berufsgenossenschaft genehmigt sein muss.

Die neuen Regelungen lassen es zu, einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen und einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe zu einem Plan zusammenzufassen, da große Teile der beiden Pläne inhaltsgleich sind.

In einem derartigen Fall soll der zusammengefasste Notfallplan zur Unterscheidung von anderen Notfallplänen als „Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen“ bezeichnet werden.

Die mit Entschlieung MEPC.85(44) angenommenen Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe und die mit Entschlieung MEPC 86(44) angenommenen Änderungen der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen werden nachstehend in amtlicher deutscher Übersetzung bekannt gemacht und in einem Sonderdruck zu diesem Heft veröffentlicht. Der Sonderdruck (Dokument-Nr. B 8163) kann beim Verkehrsblatt-Verlag, Hohe Straße 39, 44139 Dortmund, bezogen werden.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Im Auftrag

Thilo

(VkBl. 2002, S. 97)

Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe

Vorwort

Das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) ist ein von der IMO ausgearbeitetes grundlegendes Rechtsinstrument zur Verhütung der Meeresverschmutzung. In Regel 26 von Anlage I dieses Übereinkommens ist vorgeschrieben, dass jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr und jedes sonstige Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr einen von der Verwaltung genehmigten bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitzuführen hat. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass MARPOL 73/78 aufgrund von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a des Internationalen Übereinkommens von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung (OPRC-Übereinkommen) geändert wurde, um die besagte Regel 26 in Anlage I aufzunehmen. Dieses Übereinkommen enthält eine Vorschrift, wonach bestimmte Schiffe einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitführen müssen. Der nach Regel 26 der Anlage I von MARPOL 73/78 vorgeschriebene bordeigene Plan ist derselbe bordeigene Notfallplan für Ölverschmutzungen, der auch nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a des OPRC-Übereinkommens vorgeschrieben ist.

In Regel 16 von Anlage II des MARPOL-Übereinkommens ist vorgeschrieben, dass jedes Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr, für das ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist, einen von der Verwaltung genehmigten bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe mitführen muss. Ein solcher bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe sollte mit einem bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen zusammengefasst werden, da der größte Teil des Inhalts bei beiden Plänen gleich ist und in einem Notfall ein einziger zusammengefasster Plan in der Handhabung praktischer ist als zwei gesonderte Pläne. In einem derartigen Fall sollte ein solcher zusammengefasster Plan zur Unterscheidung von einem bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe und von einem bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen als „Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen“ bezeichnet werden. Sowohl in Regel 26 von Anlage I als auch in Regel 16

von Anlage II ist vorgeschrieben, dass die Pläne mit den von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien übereinstimmen sollten.

Zur Erfüllung der Regel 26 von Anlage I hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) auf seiner zweiunddreißigsten Tagung mit Entschlieung MEPC.54(32) „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen“ beschlossen.

Zur Erfüllung der Regel 26 von Anlage I beziehungsweise der Regel 16 von Anlage II hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) auf seiner vierundvierzigsten Tagung die „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe“ beschlossen.

In diesem Zusammenhang ist auch anzumerken, dass in Übereinstimmung mit den mit Entschlieung MEPC.54(32) beschlossenen „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen“ ausgearbeitete und von der Verwaltung genehmigte bordeigene Notfallpläne für Öltankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 150 und mehr und für sonstige Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr nach den vorliegenden Richtlinien nicht geändert zu werden brauchen.

Nach Artikel 5 des MARPOL-Übereinkommens von 1973 müssen Schiffe ein nach den Regeln ausgestelltes Zeugnis mitführen und unterliegen in den Häfen oder an den der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen im Hoheitsbereich einer Vertragspartei der Überprüfung durch von der betreffenden Vertragspartei ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete. Dabei sollte auch das Mitführen eines bordeigenen Notfallplans für Ölverschmutzungen, eines bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe beziehungsweise eines bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen Gegenstand einer solchen Überprüfung sein.

Die vorliegenden Richtlinien enthalten Angaben für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen, bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe beziehungsweise eines bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen.

Die Hauptziele der vorliegenden Richtlinien sind,

- Reedereien bei der Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen, bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe beziehungsweise eines bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen in Übereinstimmung mit den oben erwähnten Regeln zu unterstützen und

- Regierungen bei der Ausarbeitung und Inkraftsetzung innerstaatlicher Rechtsnormen zu unterstützen, durch die den oben erwähnten Regeln Wirksamkeit verliehen wird.

Im Interesse einer einheitlichen Regelung werden alle Regierungen ersucht, bei der Ausarbeitung einschlägiger innerstaatlicher Regelungen auf die vorliegenden Richtlinien Bezug zu nehmen.

* * *

EntschlieÙung MEPC.85(44)

angenommen am 13. März 2000

Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeres- verschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER MEERESUMWELT –

GESTÜTZT AUF Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

IN KENNTNIS DER TATSACHE, dass in Regel 26 der Anlage I und in Regel 16 der Anlage II von MARPOL 73/78 vorgeschrieben ist, dass Schiffe einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen, einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe beziehungsweise einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen mitführen müssen, der jeweils nach den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien gestaltet sein muss;

IN ANERKENNUNG der dringenden Notwendigkeit, solche Richtlinien auszuarbeiten, damit eine einheitliche Anwendung der genannten Regeln sichergestellt ist;

NACH der auf seiner zweiunddreißigsten Tagung erfolgten PRÜFUNG von Vorschlägen für Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen sowie der auf seiner vierundvierzigsten Tagung erfolgten Prüfung von weiteren

Vorschlägen für Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe –

1. BESCHLIESST die Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist;

2. FORDERT alle Regierungen AUF, bei der nach Regel 26 der Anlage I beziehungsweise Regel 16 der Anlage II von MARPOL 73/78 vorgeschriebenen Genehmigung der bordeigenen Notfallpläne für Ölverschmutzungen, der bordeigenen Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe beziehungsweise des bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen sicherzustellen, dass diese Pläne nach Maßgabe der vorliegenden Richtlinien erstellt worden sind, solange die Richtlinien selbst noch nicht in Kraft getreten sind.

Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfall- pläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe

1 Einführung

1.1 Die vorliegenden Richtlinien sind zu dem Zweck ausgearbeitet worden, bei der Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen, bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe beziehungsweise eines bordeigenen Notfallplans für Meeresverschmutzungen (im Folgenden als der „Plan“ beziehungsweise die „Pläne“ bezeichnet), die nach Regel 26 von Anlage I beziehungsweise Regel 16 von Anlage II des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) (im Folgenden als das „Übereinkommen“ bezeichnet) vorgeschrieben sind. Der Plan (die Pläne) sind nach Maßgabe der genannten Regeln genehmigen zu lassen.

1.2 Die Richtlinien gliedern sich in drei Hauptabschnitte:

- .1 Einführung: Dieser Abschnitt gibt einen allgemeinen Überblick über das Thema und führt den Leser an das Grundkonzept der Richtlinien selbst sowie der Pläne heran, die auf der Grundlage dieser Richtlinien erstellt werden sollten.
- .2 Verbindliche Bestimmungen: Dieser Abschnitt enthält Hinweise, durch die sichergestellt werden soll, dass die verbindlichen Bestimmungen der Regel 26 von Anlage I und der Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens erfüllt werden.
- .3 Unverbindliche Bestimmungen: Dieser Abschnitt enthält Hinweise zur Aufnahme zusätzlicher Angaben in den Plan. Die hier angesprochenen Angaben sind zwar nicht nach Regel 26 von Anlage I beziehungsweise Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens vorgeschrieben, können jedoch in Häfen, die von dem betreffenden Schiff besucht werden, von den örtlich zuständigen Behörden verlangt werden; ein weiterer Grund, diese Angaben hinzuzufügen, ist, dem Kapitän zusätzliche Unterstützung zu bieten, wenn er auf eine Notfallsituation reagieren muss. Dieser Ab-

schnitt enthält auch Hinweise zur Aktualisierung des Plans sowie zu der Frage, wie er bei Übungen einzusetzen ist.

1.3 Konzept der Richtlinien: Die Richtlinien sollen einen Ausgangspunkt für die Erstellung der Pläne für einzelne Schiffe darstellen. Die große Unterschiedlichkeit der Schiffe, für die Pläne vorgeschrieben sind, lässt es unpraktisch erscheinen, für jeden Schiffstyp spezifische Richtlinien vorzusehen. Die Verfasser von Plänen seien darauf hingewiesen, dass sie in ihren Plänen die vielen Variablen beachten müssen, die auf die verschiedenen Schiffe anzuwenden sind. Zu diesen Variablen gehören unter anderem: Art und Größe des Schiffes; seine Ladung; physikalische Eigenschaften der Ladung (letzteres gilt nur für Schiffe, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen (NLS) als Massengut nach der Begriffsbestimmung in Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens ausgestellt worden ist – im Folgenden als „Schiffe mit NLS-Zeugnis“ bezeichnet); Fahrtstrecke; Struktur der Geschäftsführung im Reederei-Landbetrieb. Die Richtlinien sind nicht als Folge von Standardformeln gedacht, sondern sie stellen dem Verfasser des Plans bestimmte Abschnitte zur Verfügung, aus denen er auswählen und einen brauchbaren Plan zusammenstellen kann. Damit ein solcher Plan wirksam ist und die Regel 26 von Anlage I beziehungsweise die Regel 16 von Anlage II erfüllt, muss er sorgfältig auf das Schiff zugeschnitten sein, für das er gedacht ist. Werden die Richtlinien sachgerecht angewandt, so ist sichergestellt, dass bei der Erstellung des Plans alle in Betracht kommenden Fragen berücksichtigt werden.

1.4 Konzept des Plans: Der Plan wird zur Unterstützung der in Betracht kommenden Personen im Umgang mit einem unerwarteten Freisetzen von Öl oder sonstigen schädlichen flüssigen Stoffen zur Verfügung gestellt. Sein Hauptzweck ist es, die notwendigen Maßnahmen zur Unterbindung oder weitestmöglichen Verringerung des Freisetzens sowie zur Eindämmung von dessen Auswirkungen in Gang zu setzen. Durch eine wirksame Planung wird sichergestellt, dass die notwendigen Maßnahmen zweckmäßig, sinnvoll, sicher und zeitgerecht erfolgen.

1.4.1 Der Plan muss über die bloße Vorsorge für Fälle eines betriebsbedingten Freisetzens hinausgehen. In ihm müssen auch Hinweise enthalten sein, die dem Kapitän bei Eintreten eines Freisetzens von katastrophalem Ausmaß helfen, falls sein Schiff in eine solche Zwangslage verwickelt wird.

1.4.2 Die Notwendigkeit eines im voraus festgelegten und sachgerecht aufgebauten Plans liegt auf der Hand, wenn man den Druck und die vielfachen Aufgaben bedenkt, mit denen die in Betracht kommenden Personen in einer Notfallsituation konfron-

tiert sind. In der Hektik des Augenblicks führt mangelhafte oder fehlende Planung oft zu Verwirrung und zu Fehlern, oder es wird versäumt, Personen in Schlüsselstellungen die richtigen Anweisungen zu geben. Es kommt zu Verzögerungen und unnötigen Zeitverlusten, während der sich die Lage leicht verschlimmern kann. Als Folge davon ist das Schiff und seine Besatzung möglicherweise größeren Gefahren ausgesetzt und es kommt möglicherweise zu größeren Umweltschäden.

1.4.3 Damit der Plan seinen Zweck erfüllen kann, muss er

- .1 realistisch, praktisch und einfach zu gebrauchen sein;
- .2 von allen Personen verstanden werden, die mit der Betriebsführung des Schiffes zu tun haben, und zwar sowohl an Bord als auch an Land;
- .3 regelmäßig bewertet, auf Änderungsbedarf hin untersucht und aktualisiert werden.

1.4.4 Die in Regel 26 von Anlage I beziehungsweise Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens erwähnten Pläne sollen leicht verständliche Dokumente sein. Zur Zusammenfassung und als Wegweiser für den Kapitän durch die Abfolge verschiedener Maßnahmen und Entscheidungen, die von ihm bei der Reaktion auf einen Vorfall verlangt werden, wird die Verwendung von Ablaufdiagrammen und/oder Prüflisten stark befürwortet. Diese stellen eine rasch optisch auffassbare und logisch gegliederte Form der Informationsvermittlung dar, durch welche die Wahrscheinlichkeit verringert werden kann, dass in Notfallsituationen Fehler begangen oder Wichtiges übersehen wird. Das Einarbeiten umfangreicher Hintergrundinformationen über das Schiff, seine Ladung und so weiter sollte vermieden werden, da diese Angaben im allgemeinen anderweitig verfügbar sind. Soweit derartige Angaben von Belang sind, sollten sie in Anlagen zum Plan aufgenommen werden, wo nicht die Gefahr besteht, dass durch sie die Fähigkeit der Personen auf dem Schiff geschmälert wird, die für den Einsatzfall bedeutenden Teile des Plans rasch zu finden.

1.4.5 In Anhang II wird unter der Überschrift „Musterbeispiel für einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen“ ein Beispiel für ein Ablaufdiagramm im Sinne des vorstehenden Abschnittes wiedergegeben.

1.4.6 Der Plan ist ein Dokument, bei dem damit zu rechnen ist, dass es an Bord vom Kapitän und von den Schiffsoffizieren benutzt wird. Deshalb muss der Plan in einer Arbeitssprache/in mehreren Arbeitssprachen zur Verfügung stehen, die vom Kapitän und von den Offizieren verstanden wird/werden. Bringt ein Wechsel in der Person des Kapitäns oder

der Offiziere einen Wechsel in der an Bord verwendeten Arbeitssprache beziehungsweise in den von ihnen verstandenen Sprachen mit sich, so wäre die Herausgabe des Plans in der neuen Sprache/in den neuen Sprachen erforderlich.

1.4.7 In dem Plan sollte folgender Tatbestand deutlich hervorgehoben werden:

„Ungeachtet des Grundsatzes der Reederhaftung sind manche Küstenstaaten der Auffassung, die Festlegung der bei einem Meeresverschmutzungsvorfall anzuwendenden technischen Verfahren und in einem solchen Fall zu treffenden Maßnahmen sowie die Genehmigung solcher betrieblicher Vorgänge, die zu einer weiteren Verschmutzung führen könnten, zum Beispiel das Leichtern der Schiffsladung, liege in ihrer Zuständigkeit. Im Allgemeinen sind Staaten zu einem solchen Verhalten berechtigt; Rechtsgrundlagen sind das Internationale Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen (Maßnahmen-Übereinkommen von 1969) sowie das Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl (Maßnahmen-Protokoll von 1973).“

2 Verbindliche Bestimmungen in Regel 26 von Anlage I und Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens

2.1 Dieser Abschnitt enthält Einzelrichtlinien für jede der 4 verbindlichen Bestimmungen in Regel 26 von Anlage I und Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens.

2.2 Regel 26 von Anlage I beziehungsweise Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens sehen vor, dass der Plan mindestens folgendes enthalten muss:

- a) das vom Kapitän oder von anderen für das Schiff verantwortlichen Personen für die Meldung eines Ölverschmutzungsereignisses beziehungsweise eines Verschmutzungsereignisses im Zusammenhang mit schädlichen flüssigen Stoffen zu befolgende Verfahren, das in Artikel 8 und im Protokoll I dieses Übereinkommens¹ vorgeschrieben ist und sich auf die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien² stützt;

¹ Gemeint ist MARPOL 73/78.

² Es wird auf die von der Organisation mit Entschliebung A.648(16) beschlossenen „Allgemeinen Grundsätze und Anforderungen für Schiffsmeldesysteme, einschließlich Richtlinien für die Meldung von Ereignissen in Verbindung mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder Meeresschadstoffen“ verwiesen. Zur leichteren Bezugnahme siehe die IMO-Veröffentlichung mit dem englischen Titel „Provisions concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances under MARPOL 73/78“ („Bestimmungen betreffend die Meldung nach MARPOL 73/78 von Ereignissen in Verbindung mit Schadstoffen“).

- b) ein Verzeichnis der Behörden oder Personen, mit denen bei einem Ölverschmutzungsereignis beziehungsweise bei einem Verschmutzungsereignis im Zusammenhang mit schädlichen flüssigen Stoffen Verbindung aufzunehmen ist;
- c) eine ausführliche Beschreibung der von den Personen an Bord sofort zu treffenden Maßnahmen, um das Einleiten von Öl beziehungsweise von schädlichen flüssigen Stoffen nach dem Ereignis zu verringern oder zu überwachen;
- d) die Verfahren und die Verbindungsstelle an Bord für die Koordinierung der an Bord zu treffenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit gesamtstaatlichen und kommunalen Behörden.

2.3 Meldung an den Küstenstaat: In Artikel 8 und in Protokoll I des Übereinkommens ist vorgeschrieben, dass dem nächstgelegenen Küstenstaat von einem tatsächlichen oder wahrscheinlichen Einleiten Meldung zu erstatten ist. Die dieser Vorschrift zugrundeliegende Absicht ist, sicherzustellen, dass Küstenstaaten unverzüglich von allen Ereignissen, wo es zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt kommen kann oder eine solche Verschmutzung droht, sowie von Hilfs- und Bergungsmaßnahmen unterrichtet werden, damit geeignete Maßnahmen getroffen werden können.

2.3.1 Wann ist eine Meldung erforderlich? Der Plan sollte deutliche und kurzgefasste Hinweise enthalten, durch die der Kapitän in die Lage versetzt wird, zu entscheiden, wann eine Meldung an den Küstenstaat erforderlich ist.

2.3.1.1 Tatsächliches Einleiten: Eine Meldung an den nächstgelegenen Küstenstaat ist immer dann erforderlich,

- .1 wenn es aus irgendeinem Grunde zu einem Einleiten von Öl über das zulässige Maß hinaus kommt; dies schließt Fälle des Einleitens aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben ein;
- .2 wenn es zu einem betriebsbedingten Einleiten von Öl oder von schädlichen flüssigen Stoffen über die Gesamtmenge hinaus oder über die jeweilige Einletrate hinaus, die nach dem Übereinkommen¹ erlaubt sind.

2.3.1.2 Wahrscheinliches Einleiten: Der Plan sollte Hinweise für den Kapitän zur Einschätzung von Situationen enthalten, bei denen es zwar nicht zu einem tatsächlichen Einleiten kommt, wo jedoch ein Einleiten als wahrscheinlich angesehen werden kann und deshalb eine Meldung erforderlich ist. Bei der Beurteilung, ob eine solche Wahrscheinlichkeit besteht und ob die Meldung zu erstatten ist, sollten zumindest die nachstehenden Faktoren in die Überlegung einbezogen werden:

- .1 die Art der Beschädigung/der Funktionsstörung/des Ausfalls des Schiffs /der Maschinenanlage/der Ausrüstung;
- .2 der Position des Schiffes und seine Nähe zum Land oder sonstige navigatorische Gefahrenmomente;
- .3 die Wetterlage, die Tide-, Strömungs- und Seegangsverhältnisse;
- .4 die Verkehrsdichte.

2.3.1.3 Es ist unzumutbar, genaue Begriffsbestimmungen aller Situationen zu geben, in denen es zu einem wahrscheinlichen Einleiten kommen kann, das eine Meldepflicht auslösen würde. Um einen allgemeinen Anhaltspunkt zu geben, lässt sich sagen, dass der Kapitän in nachstehenden Fällen eine Meldung erstatten sollte:

- .1 eine Beschädigung, eine Funktionsstörung oder ein Ausfall, durch die/ durch den die Sicherheit des Schiffes berührt wird; Beispiele für solche Situationen sind: Zusammenstoß; Grundberührung; Brand; Explosion; Beschädigung der schiffbaulichen Verbände; Wassereintrich; Verrutschen der Ladung;
- .2 eine Funktionsstörung oder der Ausfall von Maschinenanlage oder Ausrüstung, die/der zu einer Beeinträchtigung der Schiffssicherheit führt; Beispiele für solche Situationen sind: Funktionsstörung oder Ausfall der Ruderanlage, der Antriebsanlage, der Stromversorgung oder von wesentlichen Gegenständen der Navigationsausrüstung.

2.3.2 Benötigte Angaben: In dem Plan muss in angemessener Detailgenauigkeit das Verfahren für die Erstellung und Übermittlung der Erstmeldung an den Küstenstaat beschrieben sein. Die Richtlinien der Organisation in Entschließung A.648(16) bieten den Verfassern von Plänen hierfür die erforderlichen Detailangaben. In dem Plan sollte ein vorbereitetes Meldungsdruckformular enthalten sein, wie er als Musterbeispiel in Anhang II zu den vorliegenden Richtlinien abgedruckt ist. Die Küstenstaaten werden aufgefordert, die Tabelle 1 in Anhang II zur Kenntnis zu nehmen und deren Inhalt als ausreichend für den Inhalt einer Erstmeldung zu erachten. Für Ergänzungs- und Folgemeldungen sollte so weit wie möglich der gleiche Vordruck verwendet werden.

2.4 Liste der Kontaktstellen/Kontaktpersonen

2.4.1 Ein Schiff, das in ein Verschmutzungsereignis in Verbindung mit Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen verwickelt ist, wird sowohl mit Kontaktstellen/Kontaktpersonen des Küstenstaates oder des Hafens als auch mit solchen Kontaktstellen/Kontaktpersonen in Verbindung zu treten haben, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen.

2.4.2 Beim Zusammenstellen von Listen der Kontaktstellen/Kontaktpersonen ist in angemessener Weise die Notwendigkeit zu berücksichtigen, dass eine rund um die Uhr zur Verfügung stehende Kontaktmöglichkeit sowie Ersatzstellen/-personen für die angegebenen Kontaktstellen/Kontaktpersonen anzugeben sind. Zur Berücksichtigung von Änderungen in den Personen selbst sowie von Änderungen bei Telefon-, Telex- und Telefax-Nummern sind diese Detailangaben regelmäßig zu aktualisieren. Es sollten auch deutliche Hinweise auf die bevorzugte Möglichkeit der Nachrichtenübermittlung gegeben werden (also: Telex, Telefon, Telefax und so weiter).

2.4.3 Kontakte mit dem Küstenstaat

2.4.3.1 Zur Beschleunigung der Reaktion auf ein Verschmutzungsereignis im Zusammenhang mit Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen und zur weitestmöglichen Verringerung der Schäden aufgrund eines solchen Ereignisses ist es wesentlich, dass die in Betracht kommenden Küstenstaaten unverzüglich unterrichtet werden. Dieser Vorgang beginnt mit der Erstmeldung nach Maßgabe von Artikel 8 sowie von Protokoll I des Übereinkommens. Hinweise für das Abfassen und Erstellen dieser Meldung sind in Abschnitt 2.3 zu finden.

2.4.3.2 Als Anhang sollte der Plan eine Aufzählung von Dienststellen oder Bediensteten von Verwaltungen enthalten, die für die Aufnahme und Weiterbearbeitung von Meldungen zuständig sind, deren Mustervordrucke von der Organisation nach Maßgabe von Artikel 8 ausgearbeitet und aktualisiert worden sind. Ist keine Kontaktstelle aufgelistet oder kommt es beim Kontakt mit der zuständigen Behörde auf unmittelbarem Wege zu übermäßigen Verzögerungen, so ist dem Kapitän zu raten, unter Nutzung des schnellstverfügbaren Kommunikationsmittels mit der nächst erreichbaren Küstenfunkstelle, Schiffsüberwachungsstelle oder SAR-Leitstelle („Rescue Coordination Centre“ - RCC) in Kontakt zu treten.

2.4.4 Kontakte in den Häfen

2.4.4.1 Liegt ein Schiff im Hafen, so wird eine Reaktion dadurch schneller in Gang gesetzt, dass ein örtlicher Agent benachrichtigt wird. Die Unterschiedlichkeit der Fahrtgebiete, in denen Schiffe eingesetzt werden, lässt es unzweckmäßig erscheinen, in den vorliegenden Richtlinien eine genaue Festlegung darüber zu treffen, wie die einzelnen Agenturen in dem Plan aufgelistet werden sollen. Für regelmäßig angelaufene Häfen sollten die einschlägigen Angaben in einem Anhang verzeichnet sein. Ist dies nicht machbar, so sollte in dem Plan eine Vorschrift enthalten sein, wonach der Kapitän verpflichtet ist, sofort bei Ankunft im Hafen detaillierte Informationen über die am Ort üblichen Berichtsverfahren einzuholen.

2.4.5 Kontakte mit Stellen/Personen, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen

2.4.5.1 In dem Plan sollten detaillierte Angaben zu allen Stellen/Personen enthalten sein, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen und die bei einem Ereignis zu unterrichten sind. Diese Angaben sollten in Gestalt einer Liste der Kontaktstellen/-personen zur Verfügung stehen. Beim Zusammenstellen solcher Listen sollte bedacht werden, dass bei einem Ereignis von ernsthaften Ausmaßen die Personen an Bord voll damit beschäftigt sein werden, Menschenleben zu retten und Maßnahmen zur Beherrschung und weitestmöglichen Verringerung der Auswirkungen des Unfalls zu treffen. Sie sollten deshalb nicht dadurch behindert werden, dass ihnen belastende Vorschriften bezüglich der Nachrichtenübermittlung auferlegt werden.

2.4.5.2 Die Verfahren werden von einer Reederei zur nächsten unterschiedlich sein; dennoch ist es wichtig, dass in dem Plan genau festgelegt ist, wer für die Unterrichtung der verschiedenen Beteiligten zuständig ist, also beispielsweise der Eigentümer der Ladung, der Versicherung und der Bergungsfirma. Es ist auch wichtig, dass der bordeigene Plan und der Plan im Landbetrieb der Reederei aufeinander abgestimmt sind, damit sichergestellt ist, dass alle Beteiligten unterrichtet werden und dass es nicht zu Doppelmeldungen kommt.

2.5 Maßnahmen zur Überwachung des Einleitens

2.5.1 In nahezu allen Fällen werden die Personen an Bord am besten in der Lage sein, rasch Maßnahmen zur Eindämmung oder Überwachung eines Einleitens von Öl oder eines schädlichen flüssigen Stoffes von ihrem Schiff aus zu treffen. In dem Plan sollten klare Hinweise für den Kapitän enthalten sein, wie in unterschiedlichen Situationen diese Eindämmung erfolgen kann. In dem Plan sollten nicht nur die zu treffenden Maßnahmen angegeben, sondern auch die an Bord zuständigen Personen benannt sein, damit eine Verwirrung während der Notfallsituation vermieden werden kann.

2.5.2 Dieser Teil des Plans wird von einem Schiff zum nächsten sehr unterschiedlich ausfallen. Unterschiede bezüglich der Schiffsart, Bauweise des Schiffes, Ladung, Ausrüstung, Bemannung und sogar bezüglich der Fahrtstrecke können dazu führen, dass das Hauptaugenmerk einmal auf dem einen und ein andermal auf einem anderen Aspekt innerhalb der in diesem Abschnitt behandelten Themen liegt. Zumindest sollten in dem Plan Hinweise für den Kapitän zu folgenden Bereichen enthalten sein:

- .1 Betriebsbedingtes Freisetzen: In dem Plan sollten die Verfahren für ein gefahrloses Beseitigen von Öl beziehungsweise von schädlichen flüssigen Stoffen skizziert sein, die freigesetzt wurden, jedoch an Deck verblieben sind. Diese Beseitigung kann durch den Einsatz von Bordmitteln oder durch eine damit beauftragte

Reinigungsfirma erfolgen. In beiden Fällen sollte der Plan Hinweise enthalten, bei deren Beachtung die ordnungsgemäße Beseitigung des entfernten Öls beziehungsweise der entfernten schädlichen flüssigen Stoffe und der Reinigungsmaterialien sichergestellt ist.

- .1.1 Undichtigkeit von Rohrleitungen: In dem Plan sollten gezielte Hinweise für das Vorgehen bei Undichtigkeit von Rohrleitungen enthalten sein.
- .1.2 Überlaufen von Tanks: Es sollten Verfahren für das Vorgehen beim Überlaufen von Tanks enthalten sein. Es sollten mögliche Abhilfemaßnahmen skizziert sein, zum Beispiel das Zurückpumpen von Ladung oder Bunkerstoffen in leere oder kaum gefüllte Tanks oder das Vorbereiten der Pumpen für die Abgabe überschüssiger Mengen an Land.
- .1.3 Undichtigkeiten im Schiffskörper: In dem Plan sollten Hinweise dazu enthalten sein, wie auf ein Freisetzen von Öl beziehungsweise von schädlichen flüssigen Stoffen zu reagieren ist, wenn Undichtigkeit im Schiffskörper des Schiffes zu vermuten ist. Hierzu gehören zum Beispiel Hinweise auf Maßnahmen zur Verringerung des Ladungsdrucks in dem betreffenden Tank, beispielsweise durch Umpumpen innerhalb des Schiffes oder durch Abgabe an Land. Es sollten auch Verfahren für das Verhalten in Situationen angegeben sein, wo man nicht erkennen kann, aus welchem Tank genau das Öl beziehungsweise der schädliche flüssige Stoff ausläuft. Es sollten auch Verfahren für das Vorgehen bei vermuteten Rissen in der Außenhaut enthalten sein; diese sollten Warnhinweise enthalten, die auf die Auswirkungen von Eingreifmaßnahmen auf die Belastung der Außenhaut und die Stabilität des Schiffes aufmerksam machen.
- .2 Unfallbedingtes Freisetzen: Der Bereich „Unfallbedingtes Freisetzen“ sollte in dem Plan in einem gesonderten Abschnitt behandelt werden. Der Plan sollte verschiedene Prüflisten oder sonstige Hilfsmittel enthalten, unter deren Zuhilfenahme sichergestellt werden kann, dass der Kapitän bei seiner Reaktion auf einen bestimmten Unfalltypus alle in Betracht kommenden Faktoren bedenkt. Diese Prüflisten müssen auf das betreffende Schiff sowie auf die betreffenden Produkte oder Produktarten zugeschnitten sein. Insbesondere bei

Schiffen, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist, sollten die Prüflisten oder sonstigen Hilfsmittel, beispielsweise das Datenblatt mit dem Titel „Characteristics of Liquid Chemicals Proposed for Marine Transport in Bulk“ („Eigenschaften von flüssigen Chemikalien, die zur Beförderung über See als Massengut angedient werden“), genaue Angaben zu den chemischen Eigenschaften, zu erforderlicher besonderer Schutzausrüstung oder zu unüblichen technischen Verfahren bei der Reaktion auf ein Freisetzen dieser Stoffe enthalten, und zwar in einer Aufbereitung entsprechend Abschnitt 1.4.4 der vorliegenden Richtlinien. Dabei kann auf Datenblätter oder ähnliche Unterlagen verwiesen werden, in denen die Eigenschaften von schädlichen flüssigen Stoffen aufgeführt sind. Eine Ausfertigung dieses Dokuments sollte zum Plan genommen werden; es braucht jedoch nicht Teil des genehmigten Plans zu sein. Es sind nicht nur diese Prüflisten zu erstellen, sondern bestimmte vor-aussehbarer Tätigkeiten müssen bestimmten Personen zugewiesen sein. Eine Bezugnahme auf den vorhandenen Brandschutzplan und/oder die vorhandene Sicherheitsrolle ist zur Ausweisung persönlich zugeordneter Zuständigkeiten ausreichend. Nachstehend sind ausgewählte Beispiele für die zu behandelnden Unfalltypen aufgeführt.

- .2.1 Grundberührung;
- .2.2 Brand/Explosion;
- .2.3 Zusammenstoß (mit einem ortsfesten oder einem ortsbeweglichen Objekt);
- .2.4 Schäden am Schiffskörper;
- .2.5 übermäßige Schlagseite;
- .2.6 Störung des Systems der Ladungsumschließung;
- .2.7 gefährliche chemische Reaktionen der Ladung (gilt für Schiffe, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist);
- .2.8 sonstiges gefährliches Freisetzen von Ladung (gilt für Schiffe, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist);
- .2.9 Funktionsverlust der Umweltschutzmaßnahmen bei Ladetanks (gilt für Schiffe, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssi-

gen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist);

- .2.10 teilweise oder vollständige Flutung des Schiffes;
- .2.11 Auseinanderbrechen oder Stranden des Schiffes;
- .2.12 Verschmutzung durch Ladung von einer Art oder in einem Ausmaß, dass eine gefährliche Situation entsteht (gilt für Schiffe, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist);
- .2.13 Freisetzen von gefährlichen Dämpfen.

2.5.3 Zusätzlich zur Einstellung von Prüflisten in den Plan und zur Zuweisung bestimmter Tätigkeiten an bestimmte Personen nach Abschnitt 2.5.2 sollten in dem Plan auch Hinweise für den Kapitän über vorrangig durchzuführende Maßnahmen, Überlegungen zur Stabilität und zur Belastung der schiffbaulichen Verbände, zum Leichtern und zur Eindämmung der Auswirkungen des Freisetzens enthalten sein.

2.5.3.1 Vorrangig durchzuführende Maßnahmen: Dieser Abschnitt enthält einige allgemeine Überlegungen, die auf eine große Vielfalt von Unfalltypen anwendbar sind. In dem Plan sollten auf das betreffende Schiff bezogene Hinweise für den Kapitän bezüglich der nachstehend aufgeführten Themenbereiche enthalten sein:

- .1 Wenn der Kapitän auf einen Unfall reagiert, hat er mit Vorrang für die Sicherheit der Personen an Bord sowie für die Sicherheit des Schiffes zu sorgen und Maßnahmen zu treffen, die eine Verschlimmerung des Vorfalles verhindern. Bei Unfällen, bei denen Ladung freigesetzt wird, sollte sofort an Maßnahmen der Brand- und Explosionsverhütung sowie an Maßnahmen gedacht werden, unter deren Zuhilfenahme vermieden wird, dass Personen giftigen oder entzündbaren Dämpfen ausgesetzt werden; hierfür kommt zum Beispiel eine Kursänderung in Betracht, die zur Folge hat, dass das Schiff ins Lee der freigesetzten Ladung kommt, und/ oder das Dichtmachen nicht unbedingt benötigter Lufteinlassöffnungen. Liegt das Schiff auf Grund und lässt es sich deshalb nicht manövrieren, so sollten alle denkbaren Zündquellen ausgeschaltet und Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, dass giftige oder entzündbare Dämpfe in Unterkunft- und/oder Maschinenräume eindringen können. Ist ein Manövrieren des Schiffes möglich, so kann der Kapitän im Zusammenwirken mit den zuständigen Behörden an Land überlegen, ob er sein Schiff an eine günstigere Position

verholt, um beispielsweise Reparaturarbeiten oder das Leichtern zu erleichtern oder aber, um dadurch eine einem besonders schutzwürdigen Küstengebiet möglicherweise drohende Gefahr zu verringern. Ein solches Manövrieren kann unter Umständen hoheitlichen Regelungen des Küstenstaates unterliegen (siehe Abschnitt 1.4.7).

- .2 Vor Überlegungen zu Abhilfemaßnahmen benötigt der Kapitän genaue Angaben über die Beschädigung, die sein Schiff erlitten hat. Dazu sollte das Schiff in Augenschein genommen werden und in allen Ladetanks, Tanks für Bunkerstoffe und sonstigen Abteilungen des Schiffes sollten Peilungen erfolgen. Dabei sollte ein ungezieltes Öffnen von Peilöffnungen oder Sichtporten tunlichst vermieden werden, insbesondere wenn das Schiff auf Grund liegt, da in einem solchen Fall ein Auftriebsverlust eintreten könnte.
- .3 Nach Feststellung der Beschädigung, die das Schiff erlitten hat, ist der Kapitän regelmäßig in der Lage, zu entscheiden, welche Maßnahmen getroffen werden sollten, um ein weiteres Einleiten ganz oder weitestmöglich zu verhindern. Ist der Schiffsboden beschädigt worden, so wird (abhängig von den physikalischen Gegebenheiten) in der Regel ziemlich schnell ein hydrostatisches Gleichgewicht erreicht, vor allem dann, wenn die Beschädigung erheblich ist; in einem solchen Fall wird oft nur wenig Zeit für das Durchführen von Verhütungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Ist es zu erheblichen Beschädigungen der Seitenwände in Höhe von Treibstoff- oder Schmieröltanks und/oder von Ladetanks gekommen, so wird in der Regel recht schnell Treibstoff beziehungsweise Ladung freigesetzt, bis ein hydrostatisches Gleichgewicht erreicht ist; danach verringert sich die in einer bestimmten Zeit freigesetzte Menge und wird dadurch bestimmt, welche Menge Treibstoff oder Ladung in einer bestimmten Zeit durch das Wasser verdrängt wird, das unter den Treibstoff beziehungsweise die Ladung einströmt. Ist die Beschädigung nach ihrer Lage und/oder ihrem Umfang eher begrenzt (zum Beispiel auf eine oder zwei Abteilungen), so kann überlegt werden, ob nicht die betreffende Menge Öl beziehungsweise schädlicher flüssiger Stoffe innerhalb des Schiffes aus den beschädigten in unbeschädigte Tanks umgepumpt werden sollte. Bei solchen Erwägungen sollte der Kapitän Folgendes bedenken (siehe Abschnitt 1.4.7):
 - .3.1 das Ausmaß der Beschädigung;
 - .3.2 das hydrostatische Gleichgewicht;

- .3.3 die Leistungsfähigkeit der Umpumpeinrichtungen des Schiffes;
- .3.4 die physikalischen Eigenschaften des freigesetzten Stoffes/der freigesetzten Stoffe (gilt für Schiffe, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist), zum Beispiel
 - .1 Löslichkeit;
 - .2 Dichte;
 - .3 Reaktionsfähigkeit mit Wasser;
 - .4 Verfestigungsneigung;
 - .5 Verträglichkeit.

2.5.3.2 Überlegungen zu Stabilität und Festigkeit der schiffbaulichen Verbände: Bei der Reaktion auf einen Unfall muss mit großer Sorgfalt auf Stabilität und Festigkeit der schiffbaulichen Verbände geachtet werden, wenn Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen des Freisetzens von Öl beziehungsweise von schädlichen flüssigen Stoffen oder Maßnahmen zum Flottmachen des Schiffes getroffen werden, falls es auf Grund sitzt. In dem Plan sollten detaillierte Hinweise für den Kapitän enthalten sein, um sicherzustellen, dass diese Aspekte ordnungsgemäß berücksichtigt werden. Dieser Abschnitt darf nicht dahin gehend ausgelegt werden, als würde durch ihn eine Vorschrift geschaffen, wonach Unterlagen und/oder Berechnungen für den Fall der Leckstabilität über diejenigen Unterlagen und Berechnungen hinaus erforderlich sind, die nach den einschlägigen internationalen Übereinkommen vorgeschrieben sind.

- .1 Innerhalb des Schiffes sollte nur dann umgepumpt werden, wenn die wahrscheinlichen Auswirkungen des Umpumpens auf die Längsfestigkeit des Schiffes und seine Stabilität in vollem Umfang bedacht worden sind. Sind die erlittenen Beschädigungen umfangreich, so kann der Fall eintreten, dass es unmöglich ist, die Auswirkungen des Umpumpens innerhalb des Schiffes auf die Festigkeit der schiffbaulichen Verbände und auf die Stabilität des Schiffes abzuschätzen. In einem solchen Fall kann es erforderlich sein, mit dem Eigner oder Betreiber des Schiffes oder aber mit einer anderen Stelle Kontakt aufzunehmen, um Angaben zu erhalten, unter deren Zuhilfenahme Leckstabilitäts- und Längsfestigkeitsberechnungen für das Schiff im beschädigten Zustand durchführen lassen. Diese Berechnungen könnten in der technischen Abteilung der jeweiligen Reederei-Hauptverwaltung durchgeführt werden. In anderen Fällen kann es erforderlich sein, mit einer Klassifikationsgesell-

schaft oder mit sonstigen unabhängigen Institutionen Kontakt aufzunehmen. In dem Plan sollte unmissverständlich angegeben sein, mit wem der Kapitän Kontakt aufnehmen sollte, um zu den genannten Stellen Zugang zu erhalten. Darüber hinaus sollte im Fall von Schiffen, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist, vor dem Umpumpen die gegenseitige Verträglichkeit aller in Betracht kommender Stoffe und Bauteile geprüft werden – also von Ladungen, Bunkerstoffen, Tanks, Anstrichen, Rohrleitungen und so weiter.

- .2 Gegebenenfalls sollte in dem Plan eine Aufzählung aller Angaben enthalten sein, die für die Durchführung von Leckstabilitäts- und Längsfestigkeitsberechnungen für das Schiff im beschädigten Zustand benötigt werden.

2.5.3.3 Leichtern: Hat das Schiff erhebliche Beschädigungen seiner schiffbaulichen Verbände erlitten, so kann es erforderlich sein, die gesamte Ladung oder einen Teil derselben auf ein anderes Schiff hinüberzupumpen. In dem Plan sollten Hinweise zu den Verfahren enthalten sein, die beim Umpumpen von Ladung von einem Schiff auf ein anderes anzuwenden sind. In dem Plan kann auf etwa vorhandene firmeninterne Leitfäden verwiesen werden. Eine Ausfertigung eines derartigen firmeninternen Leitfadens für das Umpumpen von einem Schiff auf ein anderes sollte dem Plan beigegeben sein. In dem Plan sollte die Notwendigkeit der Koordinierung dieser Maßnahme mit dem Küstenstaat angesprochen sein, da solche Vorgänge unter Umständen dessen hoheitlichen Regelungen unterliegen.

2.5.3.4 Eindämmungsmaßnahmen: Nachdem für die Sicherheit des Schiffes und der Mannschaft Vorsorge getroffen worden ist, kann der Kapitän entsprechend den in dem Plan enthaltenen Hinweisen Eindämmungsmaßnahmen einleiten. In diesem Zusammenhang sollten zum Beispiel folgende Aspekte angesprochen sein:

- .1 Vorschriften über die Einschätzung und Erfassung des Schadens;
- .2 Schutz des Personals;
 - .1 Schutzkleidung;
 - .2 Gefahren für Gesundheit und Sicherheit;
- .3 physikalische Eigenschaften des freigesetzten Stoffes (gilt für Schiffe, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist), beispielsweise
 - .1 Löslichkeit;
 - .2 Dichte;

- .3 Reaktionsfähigkeit mit Wasser;
- .4 Verfestigungseigung;
- .5 Verträglichkeit.
- .4 Verhindern des Ausbreitens des/der freigesetzten Stoffes/Stoffe und sonstige Reaktionsmaßnahmen technischer Art (Auflösung; Absorption; Neutralisierung);
- .5 Verfahren zur Isolierung des/der freigesetzten Stoffes/Stoffe;
- .6 Dekontaminierung der Personen, die mit dem/ den freigesetzten Stoff/ Stoffen in Kontakt gekommen sind;
- .7 Beseitigung des entfernten Öls beziehungsweise der entfernten schädlichen flüssigen Stoffe und der Reinigungsmaterialien.

2.5.4 Damit die erforderlichen Angaben zur richtigen Reaktion auf die in Abschnitt genannten Situationen zur Verfügung stehen, sollten bestimmte Pläne, Zeichnungen und auf das betreffende Schiff bezogene Einzelheiten wie der Generalplan, Tankplan und so weiter dem bordeigenen Notfallplan als Anhänge beigelegt werden. Im bordeigenen Notfallplan sollte aufgezeigt werden, wo die aktuellen Angaben zur Ladung, zu den Bunkervorräten und zum Ballast zu finden sind, insbesondere die Angaben zu den jeweiligen Mengen und die Spezifikationen.

2.6 Koordinierung auf gesamtstaatlicher und kommunaler Ebene: Eine rasche und wirksame Koordinierung zwischen dem Schiff und dem Küstenstaat oder sonstigen Beteiligten ist von eminenter Bedeutung bei der Eindämmung der Auswirkungen eines Verschmutzungsereignisses im Zusammenhang mit Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen. In dem Plan sollte die Notwendigkeit der Kontaktaufnahme mit dem Küstenstaat vor der Durchführung von Eindämmungsmaßnahmen zwecks Einholung von dessen Genehmigung angesprochen sein (siehe Abschnitt 1.4.7).

2.6.1 Die Bezeichnungen und Aufgaben der verschiedenen beteiligten gesamtstaatlichen und kommunalen Behörden sind von Staat zu Staat und sogar von Hafen zu Hafen sehr unterschiedlich. Auch die Frage der Zuständigkeit für die Reaktion auf ein Einleiten von Öl beziehungsweise von schädlichen flüssigen Stoffen ist unterschiedlich geregelt. Manche Staaten verfügen über eine staatliche Stelle, die sofort reagiert und später der Reederei die Kosten in Rechnung stellt. In anderen Küstenstaaten ist die Zuständigkeit für das Einleiten von Reaktionsmaßnahmen auf die Reedereien übertragen worden. Trifft das Letztere zu, so muss der Plan weiter in die Einzelheiten gehen und genauere Hinweise zur Unterstützung des Kapitäns beim Organisieren der Reaktion enthalten.

3 Unverbindliche Bestimmungen

3.1 Aufgrund ortsrechtlicher Vorschriften, von Anforderungen von Versicherungen und/oder von Geschäftsgrundsätzen der Reederei beziehungsweise des Betreibers des Schiffes kann es erforderlich sein, dass in den Plan zusätzlich zu den nach Regel 26 von Anlage I beziehungsweise Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens vorgeschriebenen Bestimmungen weitere Inhalte gehören. Dies können unter anderem sein: graphische Darstellungen und Zeichnungen; eine beschreibende Zusammenstellung der auf dem Schiff mitgeführten Ausrüstungsgegenstände zur Reaktion auf ein Freisetzen; Anweisungen für den Umgang mit der Öffentlichkeit; Aufzeichnungsanweisungen; produktbezogene Hinweise für sachgerechtes Reagieren auf ein Freisetzen (gilt für Schiffe, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist) und weitere zweckdienliche Unterlagen.

3.2 Pläne und Zeichnungen: Zusätzlich zu den nach Abschnitt 2.5.4 vorgeschriebenen Plänen können auch sonstige Entwurf und Bauart des Schiffes betreffende Einzelangaben dem Plan als Anhänge beigegeben werden beziehungsweise der Plan kann Hinweise darauf enthalten, wo solche Einzelangaben zu finden sind.

3.3 Ausrüstung zur Reaktion auf ein Freisetzen: Manche Schiffe führen unter Umständen Ausrüstung mit, die beim Reagieren auf ein Verschmutzungsereignis nützlich ist. Art und Anzahl solcher Ausrüstungsgegenstände können sehr unterschiedlich sein. Falls solche Ausrüstungsgegenstände mitgeführt werden, sollte der Plan eine diesbezügliche Zusammenstellung enthalten, darüber hinaus auch Anweisungen für den sicheren Gebrauch dieser Ausrüstung sowie Richtlinien zur Unterstützung des Kapitäns bei der Entscheidung, wann der Gebrauch dieser Ausrüstung angezeigt ist. Es sollte sorgfältig darauf geachtet werden, dass der Gebrauch dieser Ausrüstung durch die Besatzung nach Zweckmäßigkeit sowie nach Maßgabe der einschlägigen Sicherheitsbestimmungen erfolgt. Wird solche Ausrüstung mitgeführt, so sollten in dem Plan personenbezogene Angaben zur Zuständigkeit für ihre Herausgabe, Verwaltung und Instandhaltung enthalten sein. Zur Sicherstellung eines gefahrlosen und wirksamen Einsatzes derartiger Ausrüstung sollte der Plan auch Einzelheiten zur Ausbildung der Besatzung im Gebrauch dieser Ausrüstung enthalten. Der Plan sollte eine Bestimmung enthalten, wonach ohne Genehmigung durch den betreffenden Küstenstaat für Maßnahmen der Reaktion auf Verschmutzungsereignisse auf See keine chemischen Wirkstoffe benutzt werden sollten und dass auch für die Benutzung von Ausrüstung zum Eindämmen oder zur Rückgewinnung von frei-

gesetzten Verschmutzungsstoffen um eine solche Genehmigung ersucht werden sollte, falls dies vorgeschrieben ist (siehe Abschnitt 1.4.7).

3.4 Landseitige Koordinierungsstelle oder einschlägig befähigte Person für Maßnahmen in Reaktion auf Freisetzungen: Hinweise für den Kapitän zur Anforderung von Erstmaßnahmen bei der Stelle oder Person, die für das und zur Koordinierung dieser Maßnahmen mit der betreffenden Stelle oder Person.

3.5 Potentiell in Betracht kommende Vertragsnehmer für Maßnahmen bei Freisetzungen von Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen: Manche Küstenstaaten verlangen, dass Schiffe über Verträge mit „Vertragsnehmern für Maßnahmen in Reaktion auf Freisetzungen“ verfügen, wenn sie Häfen dieser Staaten anlaufen. Unternimmt ein Schiff eine Reise nach einem solchen Staat, so ist es ratsam, im voraus für jeden potentiellen Hafenstaat Mittel (also: Personen und Gerät) und Fähigkeiten für ein Reagieren zu benennen. In anderen Staaten, vor allem in den in Abschnitt 1.4.7 angesprochenen, gibt es im allgemeinen keine derartigen Vorschriften.

3.6 Planungsnormen: Um eine quantitative Vorausschätzung der anzufordernden Einsatzmittel für ein Reagieren zu erleichtern, sollten denkbare Szenarien analysiert und entsprechend geplant werden (siehe Abschnitt 1.4.7).

3.7 Umgang mit der Öffentlichkeit: Die Reederei wünscht unter Umständen die Aufnahme von Hinweisen für den Kapitän bezüglich der Informationsweitergabe an die Nachrichtenmedien. Hinweise dieser Art sollten so angelegt sein, dass die davon ausgehende Belastung der Personen an Bord weitgehend verringert wird, da diese bereits mit dem konkreten Notfall reichlich zu tun haben.

3.8 Aufzeichnungen: Wie bei jedem anderen Ereignis, bei dem es letztlich auch um Fragen der Haftung, Wiedergutmachung und finanziellen Entschädigung geht, wünscht die Reederei unter Umständen die Aufnahme von Hinweisen für das Führen geeigneter Aufzeichnungen über das Verschmutzungsereignis im Zusammenhang mit Öl beziehungsweise mit schädlichen flüssigen Stoffen. Abgesehen von der detailgetreuen Darstellung aller an Bord getroffenen Maßnahmen können in diese Aufzeichnungen Angaben über die mit Behörden, Reedereien und sonstigen Beteiligten ausgetauschten Meldungen sowie eine gedrängte Zusammenfassung von ausgehenden und einkommenden Entscheidungen und Informationen einbezogen werden. Auch die Aufnahme von Hinweisen auf die Entnahme von Proben des freigesetzten Öls beziehungsweise der freigesetzten schädlichen flüssigen Stoffe und des Öls beziehungsweise der schädlichen flüssigen Stoffe, die als Ladung befördert werden, bietet sich hier an.

3.9 Überprüfung des Plans: Es wird eine regelmäßige kritische Überprüfung des Plans durch die Reederei, den Betreiber des Schiffes oder den Kapitän empfohlen, um sicherzustellen, dass die in ihm enthaltenen konkreten Angaben stets auf dem neuesten Stand sind. Hierbei sollte ein Rückmeldesystem zum Einsatz kommen, unter dessen Zuhilfenahme ein rasches Erfassen sich ändernder Angaben und deren Einarbeitung in den Plan möglich ist. Dieses Rückmeldesystem sollte die nachstehenden beiden Elemente umfassen:

- .1 Regelmäßige Überprüfung: Der Plan sollte von der Reederei beziehungsweise vom Betreiber des Schiffes mindestens einmal jährlich darauf hin überprüft werden, ob nicht Änderungen in den einschlägigen Rechtsvorschriften oder in der Rechtspraxis, bei den Bezeichnungen/ Namen und Kommunikationsnummern der Kontaktstellen/ Kontaktpersonen, den technischen Angaben zum Schiff oder den Geschäftsgrundsätzen des Unternehmens einzuarbeiten sind.
- .2 Überprüfung nach einem Vorfall: Nach jedem Fall der Verwendung des Plans beim Reagieren auf ein Ereignis sollten seine Wirksamkeit von der Reederei beziehungsweise vom Betreiber des Schiffes bewertet und gegebenenfalls entsprechende Änderungen vorgenommen werden.

3.10 Erprobung des Plans: Der Plan wird nur von geringem Wert sein, wenn die Personen, die mit ihm umgehen sollen, nicht mit ihm vertraut gemacht werden. Durch regelmäßige Übungen lässt sich sicherstellen, dass der Plan wie erwartet funktioniert und dass die Angaben zu den Kontaktstellen/Kontaktpersonen sowie zu den Wegen der Nachrichtenübermittlung zutreffen. Solche Übungen können zusammen mit anderen bordseitigen Übungen durchgeführt und entsprechend im Schiffstagebuch eingetragen werden. Führt ein Schiff Ausrüstung zur Reaktion auf ein Freisetzen mit, so erhöht die hautnahe Erfahrung mit dieser Ausrüstung seitens der Besatzung erheblich die Sicherheit und die Wirksamkeit dieser Ausrüstung in einer Notfallsituation. Die Verfahren für die Ausbildung an und für Übungen mit dieser Ausrüstung können in dem Plan näher erläutert werden.

3.11 Bergung: In dem Plan sollten Angaben zu den innerhalb der Besatzung persönlich zugeordneten Zuständigkeiten in einer Situation enthalten sein, wo das Schiff aufgrund einer Havarie ganz oder teilweise manövrierunfähig ist; hierzu gehört eine Aussage darüber, unter welchen Umständen eine gefährliche Lage als gegeben unterstellt wird. In dem Plan sollte ein Entscheidungsfindungsprozess skizziert sein, bei dessen Durchlaufen der Kapitän zum Beispiel ent-

scheiden kann, wann Bergungshilfe in Anspruch zu nehmen ist. Bei diesem Entscheidungsfindungsprozess spielen unter anderem folgende Faktoren eine Rolle:

- .1 das nächstgelegene Land beziehungsweise Navigationshindernis;
- .2 das Versetzen und Vertreiben des Schiffes;
- .3 Position und Zeitpunkt des Zusammentreffens mit der Gefahrenquelle (unter Berücksichtigung von Versetzen und Vertreiben des Schiffes);
- .4 voraussichtlicher Zeitbedarf für die Reparatur des Havaristen;
- .5 Feststellung der nächsterreichbaren potentiell hilfeleistenden Stelle und von deren Reakti-

onszeit (zum Beispiel bei möglicher Inanspruchnahme von Schlepperassistenz die benötigte Zeit für das Erreichen der Unfallstelle und für das Herstellen der Schleppverbindung). Stößt ein Unfall einem in Fahrt befindlichen Schiff zu und wird dessen Manövrierfähigkeit dadurch eingeschränkt, so muss der Kapitän unter Berücksichtigung der Reaktionszeit der potentiell hilfeleistenden Stelle das ihm für seine eigene Reaktion zur Verfügung stehende Zeitfenster bestimmen, unabhängig vom voraussichtlichen Zeitbedarf für die Reparatur. Es wäre unklug, mit der Anforderung von Hilfe zu warten, wenn der Zeitbedarf für eine bestimmte Reparatur über dieses Zeitfenster hinausgeht.

Anhang I

Zusätzliche Nachschlagwerke für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen

Die nachstehend genannten Veröffentlichungen können bei der Erstellung von Notfallplänen zusätzliche Hilfestellung bieten:

Manual on Oil Pollution, Section II, Contingency Planning

Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO)
ISBN 92 801 1330 5

Erhältlich in Englisch, Französisch und Spanisch von der IMO Publications Section, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom

Provisions Concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances under MARPOL 73/78

IMO
ISBN 92 801 1261 9

Erhältlich in Englisch, Französisch und Spanisch

Manual on Chemical Pollution (Section 1 – Problem assessment and response arrangements)

IMO
ISBN 92 801 1223 6

Erhältlich in Englisch, Französisch und Spanisch

Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)

[Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern]

IMO
ISBN 92 801 1269 4

Erhältlich in Englisch, Französisch und Spanisch

International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk

[Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut]

IMO
ISBN 92 801 1315 1

Erhältlich in Englisch, Französisch, Russisch und Spanisch

Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk

[Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut]

IMO
ISBN 92 801 1302 X

Erhältlich in Englisch, Französisch, Russisch und Spanisch

International Safety Management Code (ISM Code)

[Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code)]

IMO
ISBN 92 801 1311 8

Erhältlich in Englisch

Response to Marine Oil Spills

International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

ISBN 0 948691 51 4

Erhältlich in Englisch, Französisch und Spanisch von Witherby & Co. Ltd., 32-36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, United Kingdom

International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals

ISBN 0 948691 62 X

Erhältlich von Witherby & Co. Ltd., London

Peril at Sea and Salvage – A Guide for Masters

International Chamber of Shipping and Oil Companies International Marine Forum (ICS/OCIMF)

ISBN 0 948691 46 8

Erhältlich von Witherby & Co. Ltd., London

Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)

ICS/OCIMF

ISBN 0 948691 36 0

Erhältlich von Witherby & Co. Ltd., London

Guidelines for the Preparation of Shipboard Oil Spill Contingency Plans

OCIMF/ITOPF

ISBN 1 85609 016 7

Erhältlich von Witherby & Co. Ltd., London

Tanker Safety Guide (Chemicals) – International Chamber of Shipping (ICS)

12 Carthusian Street, London EC1M 6EB, United Kingdom

Ship to Ship Transfer Guide (Liquefied Gases)

ICS/OCIMF/SIGTTO

ISBN 1 85609 082 5

Erhältlich von Witherby & Co. Ltd., London

Model Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

International Chamber of Shipping (ICS)

12 Carthusian Street, London EC1M 6EB, United Kingdom

U.S. Code of Federal Regulations, Title 46, Part 150, Compatibility of Chemicals

Erhältlich vom Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402, United States of America

Chemical Hazards Response Information System (CHRIS) Hazardous Data Manual

Erhältlich vom Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402, United States of America

Anhang II

Musterbeispiel

für einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen

(durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe)⁴

Alle bordeigenen Notfallpläne (diejenigen für Meeresverschmutzungen durch Öl und die für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe) sollen als Einleitung den nachstehenden Wortlaut enthalten:

Einleitung

1 Der vorliegende Plan ist nach Maßgabe der Regel 26 von Anlage I beziehungsweise der Regel 16 von Anlage II des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen erstellt worden.

2 Zweck dieses Plans ist es, dem Kapitän und den Offizieren an Bord Hinweise darauf zu geben, welche Maßnahmen zu treffen sind, wenn sich eine Verschmutzung im Zusammenhang mit Öl und/oder mit schädlichen flüssigen Stoffen ereignet hat oder wahrscheinlich ereignen wird.

3 Der Plan enthält alle in den Richtlinien vorgeschriebenen Angaben und betrieblichen Anweisungen. In den Anhängen sind die Bezeichnungen/Namen und Kommunikationsnummern aller in dem Plan erwähnten Kontaktstellen/ Kontaktpersonen und weitere nachschlagenswerte Angaben aufgeführt.

4 Dieser Plan ist von der Verwaltung genehmigt; sofern nachstehend nichts anderes zugelassen ist, darf ohne vorherige Genehmigung der Verwaltung kein Teil davon geändert oder überarbeitet werden.

5 Änderungen des Abschnitts 5 und der Anhänge bedürfen nicht der Genehmigung durch die Verwaltung. Die Anhänge sollen von den Eignern, Betreibern und Charterern auf dem aktuellen Stand gehalten werden.“

⁴ Für den bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen ist der geeignete Titel zu wählen: Wird nur der Fall „Öl“ behandelt, so lautet der Titel „Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen“; wird nur der Fall „schädliche flüssige Stoffe“ behandelt, so lautet der Titel „Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe“; bei einem zusammengefassten Plan, in dem die Fälle „Öl“ und „schädliche flüssige Stoffe“ behandelt werden, lautet der Titel „Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen“; in jedem Fall ist auf Regel 26 von Anlage I beziehungsweise auf Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens Bezug zu nehmen.

Abschnittsverzeichnis

Abschnitt	Titel
1	Präambel
2	Meldevorschriften
2.1	Zeitpunkt der Meldung
2.2	Vorgeschriebene Angaben
2.3	Adressat(en) der Meldung
3	Maßnahmen zur Überwachung der eingeleiteten Menge(n)
3.1	Betriebsbedingtes Einleiten
3.2	Unfallbedingtes Einleiten
4	Koordinierung auf gesamtstaatlicher und kommunaler Ebene
5	Zusätzliche Angaben (unverbindlich)

Anhänge

Abschnitt 1: Präambel

1 Dieser Abschnitt soll eine Erklärung über Zweck und Gebrauch des Plans enthalten sowie angeben, in welcher Beziehung dieser Plan zu sonstigen Plänen steht, die nicht an Bord mitgeführt werden (vergleiche Abschnitt 1.4 der Richtlinien).

Abschnitt 2: Meldevorschriften

2 Durch die Bestimmungen dieses Abschnitts soll sichergestellt werden, dass die Meldevorschriften von Regel 26 der Anlage I beziehungsweise von Regel 16 der Anlage II von MARPOL 73/78 erfüllt werden; deshalb soll dieser Abschnitt Angaben zu den folgenden Bereichen enthalten:

2.1 Zeitpunkt der Meldung

Dieser Abschnitt soll Hinweise darüber enthalten, wann ein tatsächliches oder wahrscheinliches Einleiten zu melden ist (siehe Abschnitt 2.3.1 der Richtlinien).

2.2 Vorgeschriebene Angaben

Dieser Abschnitt soll Einzelheiten zu den Angaben enthalten, die für die Erstmeldung sowie für die ergänzenden oder späteren Meldungen vorgeschrieben sind. Es soll auf die EntschlieÙung A.648(16) Bezug genommen werden (siehe Abschnitt 2.3.2 der Richtlinien). Dieser Abschnitt soll auch ein Musterbeispiel für einen Meldevordruck entsprechend der Darstellung in Bild 1 enthalten.

2.3 Adressat(en) der Meldung

Dieser Abschnitt soll den Benutzer des Plans auf die Anhänge verweisen, in denen gesondert die Kontaktstellen/Kontaktpersonen für folgende Bereiche

aufgelistet sind:

- .1 Kontakte mit dem Küstenstaat (siehe Abschnitt 2.4.3 der Richtlinien)
- .2 Kontakte in den Häfen (siehe Abschnitt 2.4.4 der Richtlinien)
- .3 Kontakte mit Stellen/Personen, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen (siehe Abschnitt 2.4.5 der Richtlinien)

Beispiele dafür, wie sich diese Angaben gut darstellen lassen, sind in den Anhängen wiedergegeben.

Abschnitt 3: Maßnahmen zur Überwachung der eingeleiteten Menge(n)

3 Durch die Bestimmungen dieses Abschnitts soll sichergestellt werden, dass die Bestimmungen von Regel 26 der Anlage I beziehungsweise von Regel 16 der Anlage II von MARPOL 73/78 betreffend die Maßnahmen zur Überwachung des Einleitens erfüllt werden; deshalb soll dieser Abschnitt Angaben zu den folgenden Bereichen enthalten:

3.1 Betriebsbedingtes Einleiten

Dieser Abschnitt soll auf das betreffende Schiff bezogene Angaben betreffend die Maßnahmen enthalten, die als Reaktion auf ein betriebsbedingtes Freisetzen zu treffen sind (siehe Abschnitt 2.5.2.1). Hier sind zumindest diejenigen Maßnahmen aufzuführen, die bei einem Freisetzen infolge Undichtigkeit von Rohrleitungen, des Überlaufens von Tanks oder Undichtigkeit der Außenhaut des Schiffes zu treffen sind.

3.2 Unfallbedingtes Einleiten

Dieser Abschnitt soll auf das betreffende Schiff bezogene reedereispezifische Angaben zumindest betreffend diejenigen Maßnahmen enthalten, die bei Eintritt der nachstehenden Unfallumstände zu treffen sind: Grundberührung, Brand/Explosion, Zusammenstoß (mit einem ortsfesten oder einem ortsbeweglichen Objekt), Beschädigung der Außenhaut, übermäßige Schlagseite, Störung des Systems der LadungsumschlieÙung, teilweise oder vollständige Flutung des Schiffes, Auseinanderbrechen oder Stranden des Schiffes, Freisetzen von gefährlichen Dämpfen; darüber hinaus insbesondere bei Schiffen, für die ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist: gefährliche chemische Reaktionen der Ladung, sonstiges gefährliches Freisetzen von Ladung, Funktionsverlust der Umweltschutzmaßnahmen bei Ladetanks, Umweltverschmutzung durch die Ladung von einer Art oder in einem Ausmaß, dass eine gefährliche Situation entsteht (siehe Abschnitt 2.5.2.2 der Richtlinien). In diesem Abschnitt sollen außerdem Hinweise darüber

gegeben werden, welche Maßnahmen mit besonderer Dringlichkeit zu treffen sind (siehe Abschnitt 2.5 der Richtlinien). Es ist zu überlegen, ob nicht einige der erforderlichen Angaben in Form von Prüflisten/ Ablaufdiagrammen dargestellt werden sollten, wo dies zweckmäßig erscheint. Das nachstehende Bild 2 zeigt ein Beispiel für die Darstellung von Angaben im Zusammenhang mit Reaktionsmaßnahmen und persönlich zugeordneten Zuständigkeiten:

Sofern es zweckmäßig ist, soll dieser Abschnitt eine Aufzählung aller Angaben enthalten, die für die Durchführung von Leckstabilitäts- und Längsfestigkeitsberechnungen für das Schiff im beschädigten Zustand benötigt werden.

Abschnitt 4: Koordinierung auf gesamtstaatlicher und kommunaler Ebene

4 Dieser Abschnitt soll Angaben enthalten, bei deren Zuhilfenahme der Kapitän dabei unterstützt wird, Maßnahmen seitens des Küstenstaates, der regionalen oder der örtlichen Verwaltungsbehörden oder sonstiger Beteiligter in Gang zu setzen (siehe Abschnitt 2.6 der Richtlinien). Abhängig vom Fahrtgebiet des Schiffes sollen in diesem Abschnitt Angaben und Hinweise enthalten sein, bei deren Zuhilfenahme der Kapitän dabei unterstützt wird, die Reaktion auf das Ereignis selbst zu organisieren, falls diese Reaktion nicht von den Behörden an Land organisiert wird. Einzelangaben zu speziellen Themenbereichen können als Anhänge beigefügt werden.

Abschnitt 5: Zusätzliche Angaben (unverbindlich)

5 Dieser Abschnitt soll zusätzliche Angaben enthalten, deren Aufnahme in den Plan die Reederei gewünscht hat. Diese Angaben sind zwar nicht nach Regel 26 der Anlage I beziehungsweise Regel 16 der Anlage II von MARPOL 73/78 vorgeschrieben, können jedoch in Häfen, die von dem betreffenden Schiff besucht werden, von den örtlich zuständigen Behörden verlangt werden; ein weiterer Grund, diese Angaben hinzuzufügen, ist, dem Kapitän zusätz-

liche Unterstützung zu bieten, wenn er auf eine Notfallsituation reagieren muss. Solche Angaben sind zum Beispiel bezogen auf

- .1 Verfahren für die Überprüfung des Plans;
 - .2 Verfahren für Weiterbildung und Übungen;
 - .3 Verfahren für das Führen von Aufzeichnungen;
 - .4 grundsätzliche Anweisungen der Reederei/des Betreibers für den Umgang mit der Öffentlichkeit;
 - .5 und so weiter.
- (Siehe Abschnitt 3 der Richtlinien.)

Anhänge

- 6 Dem Plan sollen zumindest die nachstehend aufgeführten Anhänge beigefügt werden:
 - .1 eine Liste der Kontaktstellen/Kontaktpersonen für Kontakte mit dem Küstenstaat (siehe Abschnitt 2.4.3 der Richtlinien);
 - .2 gegebenenfalls eine Liste der Kontaktstellen/Kontaktpersonen für Kontakte in den Häfen (siehe Abschnitt 2.4.4 der Richtlinien)
 - .3 eine Liste der Kontaktstellen/Kontaktpersonen für Kontakte mit Stellen/ Personen, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen (siehe Abschnitt 2.4.5 der Richtlinien)
 - .4 Pläne und Zeichnungen (siehe Abschnitt 2.5.4 der Richtlinien).
- 6.1 Außerdem könnten noch folgende Angaben beigefügt werden:
 - .1 Zusammenfassendes Ablaufdiagramm (gegebenenfalls für den Aushang an Bord aufbereitet);
 - .2 Angaben über die Aufgaben und Zuständigkeiten gesamtstaatlicher und kommunaler Behörden;
 - .3 sonstiges Wissenswertes.

Bild 2

Art des betriebsbedingten Freisetzens	Zu treffende Maßnahme	Zuständiges Besatzungsmitglied (nur Angabe, ob Offizier oder Mannschaftsdienstgrad)
Leckage einer Rohrleitung	Absperrern der Leitung	Ltd. Techn. Offizier

Anhang

Kontakte
mit Stellen / Personen,
welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen

In der nachstehenden Tabelle sind Beispiele dafür aufgeführt, wie sich Angaben über Kontakte zu den Stellen/ Personen, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen, gut darstellen lassen:

a) Kontakte zur Reederei/zum Betreiber des Schiffes

Name der Kontaktperson/ Bezeichnung der Kontaktstelle	Anschrift	Angaben zu den Kontaktmöglichkeiten	Bemerkungen
Reederei/Betreiber des Schiffes		Telefon: Telefax: Telex: INMARSAT-Telex: INMARSAT-Fax:	
.....			

b) Kontakte zu sonstigen Stellen/Personen, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen

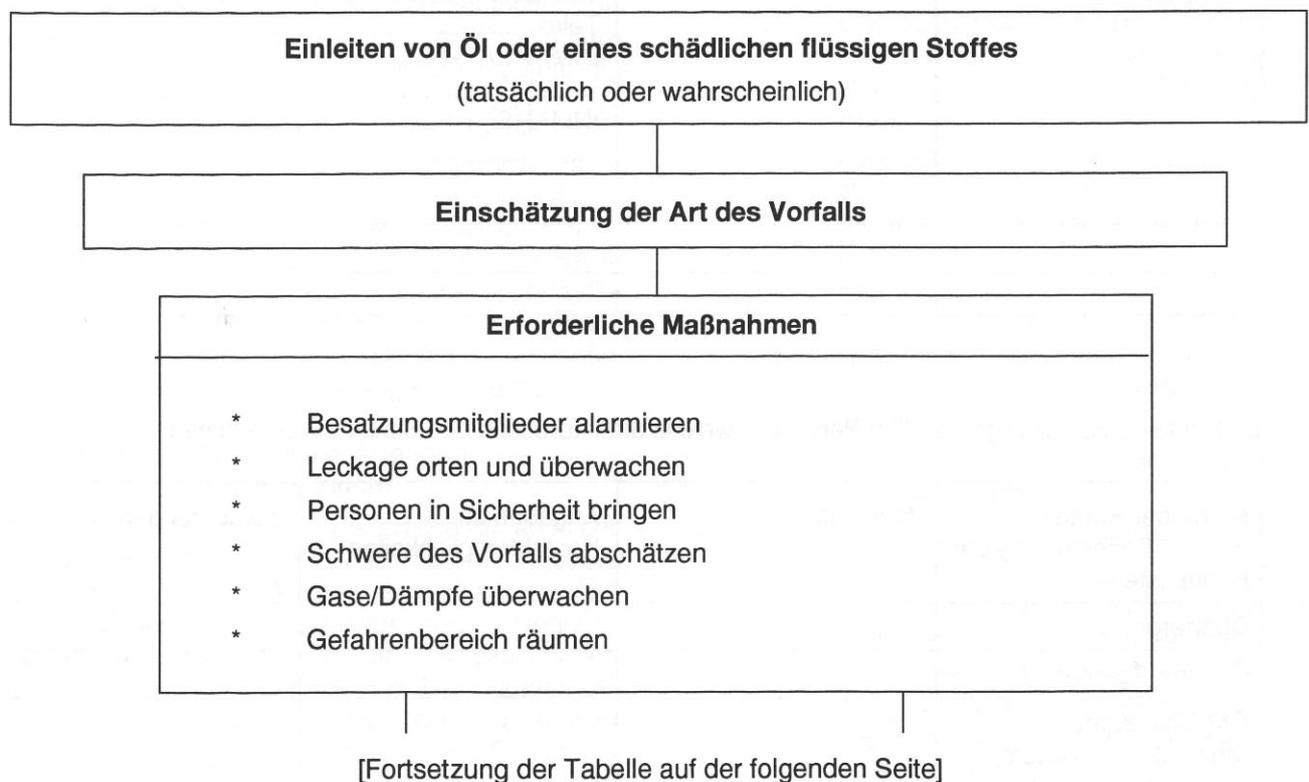
Name der Kontaktperson/ Bezeichnung der Kontaktstelle	Anschrift	Angaben zu den Kontaktmöglichkeiten	Bemerkungen
Charterer			
Örtliche Agentur			
P&I-Club samt regionalem/örtlichem Vertreter			
.....			

Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen (durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe) ⁶

Zusammenfassendes Ablaufdiagramm

Im nachstehenden Ablaufdiagramm wird auf der Grundlage der von der Organisation herausgegebenen einschlägigen Richtlinien in Einzelschritten dargestellt, wie die in Betracht kommenden Personen an Bord auf eine durch ein Verschmutzungsereignis im Zusammenhang mit Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen herbeigeführte Notfallsituation reagieren sollen. Dieses Diagramm ist nicht allumfassend und soll nicht als einzige Auskunftswahlquelle verwendet werden. Es sollte geprüft werden, ob möglicherweise

spezielle Auskunftswahlquellen in den Plan aufzunehmen sind. Die Darstellung der einzelnen Schritte soll dazu dienen, Personen an Bord bei Maßnahmen behilflich zu sein, mit denen das Einleiten von Öl beziehungsweise schädlichen flüssigen Stoffen unterbunden oder wenigstens auf das geringstmögliche Ausmaß verringert wird und die Auswirkungen des Einleitens eingedämmt werden können. Die einzelnen Schritte lassen sich in zwei Hauptgruppen einteilen – „Meldungen“ und „Maßnahmen“.



⁶ Für den bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen ist der geeignete Titel zu wählen: Wird nur der Fall „Öl“ behandelt, so lautet der Titel „Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen“; wird nur der Fall „schädliche flüssige Stoffe“ behandelt, so lautet der Titel „Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe“; bei einem zusammengefassten Plan, in dem die Fälle „Öl“ und „schädliche flüssige Stoffe“ behandelt werden, lautet der Titel „Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen“; in jedem Fall ist auf Regel 26 von Anlage I beziehungsweise auf Regel 16 von Anlage II des Übereinkommens Bezug zu nehmen.

[Fortsetzung der Tabelle von der vorherigen Seite]

Erstatten von Meldungen
Meldungen werden durch den Kapitän oder ein dafür benanntes Besatzungsmitglied erstattet.
<p>Wann ist zu melden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● in allen wahrscheinlichen und tatsächlichen Fällen eines Freisetzens <p>Wie ist zu melden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● auf schnellstem Wege an eine Küstenfunkstelle ● Schiffsmeldestelle oder ● Rettungsleitstelle (auf See) ● auf schnellstmöglichem Wege an die örtlich zuständigen Behörden <p>An wen ist zu melden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● an den nächstgelegenen Küstenstaat ● an den Betreiber des Hafens/Umschlagsplatzes (im Hafen/am Umschlagsplatz) ● an die Reederei-Agentur/den P&I-Club ● an den Hauptcharterer/ den Eigentümer der Ladung ● Einzelheiten siehe Listen der Kontaktstellen/ Kontaktpersonen <p>Was ist zu melden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Erstmeldung (Entschließung A.648(16)) ● Folgemeldungen ● Eigenschaften des freigesetzten Öls bzw. schädlichen flüssigen Stoffes ● Daten zu Ladung/Ballast/Bunkerstoffen ● Wetter- und Seegangsbedingungen ● Bewegung des Öl-/Schadstoff-Teppichs ● benötigte Hilfeleistung <ul style="list-style-type: none"> – Bergung – Leichterkapazität – Ausrüstungsgegenstände – Hilfstrupp von dritter Seite – chemische Dispersions-/Entölungsmittel

Maßnahmen zu Überwachung des Einleitens	
Maßnahmen zur weitestmöglichen Verringerung des Ausflusses an Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen sowie der Bedrohung der Meeresumwelt	
Maßnahmen der guten Seemannschaft (im engeren Sinne; d.h. navigatorische Maßnahmen)	Maßnahmen der guten Seemannschaft (im weiteren Sinne)
<ul style="list-style-type: none"> ● Kurs und/oder Geschwindigkeit ändern ● Seitliche Schräglage/ Trimm ändern ● Ankern ● Aufgrundsetzen des Schiffes ● Schlepperhilfe anfordern ● Anforderungen an den Schutzhafen formulieren ● Vorhersage über Wetter/ Gezeiten/ Dünung einholen ● Überwachung des Öl-/Schadstoff-Teppichs ● Ereignisse und Funkverkehr aufzeichnen 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gefährdungslage und Vorsichtsmaßnahmen einschätzen ● Rat einholen: Welche Gegenmaßnahmen sind vorrangig?/ Welche vorbeugenden Maßnahmen sind zu treffen? ● Leckstabilität und Festigkeit überprüfen ● Ballast nehmen/ abgeben ● Umpumpen/Umladen von Ladung innerhalb des Schiffes ● Umpumpen/Umladen von Ladung/Bunkerstoffen auf ein anderes Schiff ● Mit Bordmitteln <ul style="list-style-type: none"> – Leckagen abdichten – Brände bekämpfen – Abwehrausrüstung an Bord benutzen (sofern vorhanden) – und so weiter
Auslösen der Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> ● Kontaktliste der Stellen/Personen für Kontakte mit dem Küstenstaat konsultieren ● Kontaktliste der Stellen/Personen konsultieren, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen ● Externe Kräfte für Säuberung anfordern ● Vorgänge weiterhin überwachend begleiten 	

Entschließung MEPC.86(44)

angenommen am 13. März 2000

Änderungen der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen

DER AUSSCHUSS FÜR DEN SCHUTZ DER
MEERESUMWELT –

GESTÜTZT AUF Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

IN KENNTNIS DER TATSACHE, daß in Regel 26 der Anlage I und in Regel 16 der Anlage II von MARPOL 73/78 vorgeschrieben ist, daß Schiffe einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen, einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe beziehungsweise einen bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen mitführen müssen, der jeweils nach den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien gestaltet sein muss;

IN ANERKENNUNG der dringenden Notwendigkeit, die Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen zu ändern, damit eine einheitliche Anwendung der genannten Regeln sichergestellt ist;

NACH der auf seiner zweiunddreißigsten Tagung erfolgten PRÜFUNG von Vorschlägen für Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen und nach der auf seiner vierundvierzigsten Tagung erfolgten Prüfung von weiteren Vorschlägen für Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe sowie der Änderungen der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen –

1. BESCHLIESST die Änderungen der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist;

2. FORDERT alle Regierungen AUF, bei der nach Regel 26 der Anlage I von MARPOL 73/78 vorgeschriebenen Genehmigung der bordeigenen Notfallpläne für Ölverschmutzungen sicherzustellen, dass diese Pläne nach Maßgabe der vorliegenden Richtlinien in ihrer geänderten Fassung erstellt worden sind, so lange die Richtlinien selbst noch nicht in Kraft getreten sind.

Anlage

Änderungen der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen

1 Das bisherige Vorwort ist durch nachstehendes VORWORT zu ersetzen:

„Vorwort

Das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) ist ein von der IMO ausgearbeitetes grundlegendes Rechtsinstrument zur Verhütung der Meeresverschmutzung. In Regel 26 von Anlage I dieses Übereinkommens ist vorgeschrieben, daß jedes Öltankschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 150 und mehr und jedes sonstige Schiff mit einer Bruttoreumzahl von 400 und mehr einen von der Verwaltung genehmigten bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitzuführen hat. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß MARPOL 73/78 aufgrund von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a des Internationalen Übereinkommens von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung (OPRC-Übereinkommen) geändert wurde, um die besagte Regel 26 in Anlage I aufzunehmen. Dieses Übereinkommen enthält eine Vorschrift, wonach bestimmte Schiffe einen bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitführen müssen. Der nach Regel 26 der Anlage I von MARPOL 73/78 vorgeschriebene bordeigene Plan ist derselbe bordeigene Notfallplan für Ölverschmutzungen, der auch nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a des OPRC-Übereinkommens vorgeschrieben ist.

In Regel 16 von Anlage II des MARPOL-Übereinkommens ist vorgeschrieben, daß jedes Schiff mit einem Bruttoreumzahl von 150 und mehr, für das ein Zeugnis über die Eignung für die Beförderung von schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut ausgestellt worden ist, einen von der Verwaltung genehmigten bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe mitführen muss. Ein solcher bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe sollte mit einem bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen zusammengefasst werden, da der größte Teil des Inhalts bei beiden Plänen gleich ist und in einem Notfall ein einziger zusammengefaßter Plan in der Handhabung praktischer ist als zwei gesonderte Pläne. In einem derartigen Fall sollte ein

solcher zusammengefasster Plan zur Unterscheidung von einem bordeigenen Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe und von einem bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen als "Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen" bezeichnet werden. Sowohl in Regel 26 von Anlage I als auch in Regel 16 von Anlage II ist vorgeschrieben, dass die Pläne mit den von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien übereinstimmen sollten.

Zur Erfüllung der Regel 26 von Anlage I hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) auf seiner zweiunddreißigsten Tagung mit Entschließung MEPC.54(32) „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen“ beschlossen.

Zur Erfüllung der Regel 26 von Anlage I beziehungsweise der Regel 16 von Anlage II hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) auf seiner vierundvierzigsten Tagung die „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe“ beschlossen. Als Ergebnis dieser Überarbeitung wurden vom MEPC auf derselben Tagung auch Änderungen der Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen ausgearbeitet, um auf diese Weise eine einheitliche Anwendung der genannten Regeln und Richtlinien sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang ist auch anzumerken, dass in Übereinstimmung mit den mit Entschließung MEPC.54(32) beschlossenen „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen“ ausgearbeitete und von der Verwaltung genehmigte bordeigene Notfallpläne für Öltankschiffe mit einem Bruttoreaumzahl von 150 und mehr und für sonstige Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr weder nach den vorliegenden Richtlinien noch nach den mit Entschließung MEPC.85(44) beschlossenen „Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Meeresverschmutzungen durch Öl und/oder schädliche flüssige Stoffe“ geändert zu werden brauchen.

Nach Artikel 5 des MARPOL-Übereinkommens von 1973 müssen Schiffe ein nach den Regeln ausgestelltes Zeugnis mitführen und unterliegen in den Häfen oder an den der Küste vorgelagerten Umschlagplätzen im Hoheitsbereich einer Vertragspartei der Überprüfung durch von der betreffenden Vertragspartei ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete. Dabei sollte auch das Mitführen eines bordeigenen Notfallplans für Ölverschmutzungen Gegenstand einer solchen Überprüfung sein.

Die vorliegenden Richtlinien enthalten Angaben für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen.

Die Hauptziele der vorliegenden Richtlinien sind,

- Reedereien bei der Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen in Übereinstimmung mit den obenerwähnten Regeln zu unterstützen und
- Regierungen bei der Ausarbeitung und Inkraftsetzung innerstaatlicher Rechtsnormen zu unterstützen, durch die den obenerwähnten Regeln Wirksamkeit verliehen wird.

Im Interesse einer einheitlichen Regelung werden alle Regierungen ersucht, bei der Ausarbeitung einschlägiger innerstaatlicher Regelungen auf die vorliegenden Richtlinien Bezug zu nehmen.“

2 Der letzte Satz von Absatz 1.4 erhält nachstehenden Wortlaut:

„Durch eine wirksame Planung wird sichergestellt, daß die notwendigen Maßnahmen zweckmäßig, sinnvoll, sicher und zeitgerecht erfolgen.“

3 Der erste Satz von Absatz 1.4.4 erhält nachstehenden Wortlaut:

„Der in Regel 26 von Anlage I des Übereinkommens erwähnte Plan soll ein leicht verständliches Dokument sein.“

4 Der letzte Satz von Absatz 1.4.4 erhält nachstehenden Wortlaut:

„Soweit derartige Angaben von Belang sind, sollten sie in Anlagen zum Plan aufgenommen werden, wo nicht die Gefahr besteht, dass durch sie die Fähigkeit der Personen auf dem Schiff geschmälert wird, die für den Einsatzfall bedeutenden Teile des Plans rasch zu finden.“

5 Der zweite und dritte Satz von Absatz 1.4.6 erhalten nachstehenden Wortlaut:

„Deshalb muss der Plan in einer Arbeitssprache/in mehreren Arbeitssprachen zur Verfügung stehen, die vom Kapitän und von den Offizieren verstanden wird/werden. Bringt ein Wechsel in der Person des Kapitäns oder der Offiziere einen Wechsel in der an Bord verwendeten Arbeitssprache beziehungsweise in den von ihnen verstandenen Sprachen mit sich, so wäre die Herausgabe des Plans in der neuen Sprache/in den neuen Sprachen erforderlich.“

6 Nach Absatz 1.4.6 wird nachstehender neuer Absatz 1.4.7 hinzugefügt:

„1.4.7 In dem Plan sollte folgender Tatbestand deutlich hervorgehoben werden:

„Ungeachtet des Grundsatzes der Reederhaftung sind manche Küstenstaaten der Auffassung, die Festlegung der bei einem Ölver-

- schmutzungsvorfall anzuwendenden technischen Verfahren und in einem solchen Fall zu treffenden Maßnahmen sowie die Genehmigung solcher betrieblicher Vorgänge, die zu einer weiteren Verschmutzung führen könnten, zum Beispiel das Leichtern der Schiffsladung, liege in ihrer Zuständigkeit. Im Allgemeinen sind Staaten zu einem solchen Verhalten berechtigt; Rechtsgrundlage ist das Internationale Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen (Maßnahmen-Übereinkommen von 1969).“
- 7 Absatz 2.3.1.1.1 erhält nachstehenden Wortlaut:
 „1 wenn es aus irgendeinem Grunde zu einem Einleiten von Öl über das zulässige Maß hinaus kommt; dies schließt Fälle des Einleitens aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben ein;
- 8 Absatz 2.4.3.1 erhält nachstehenden Wortlaut:
 „2.4.3.1 Zur Beschleunigung der Reaktion auf ein Verschmutzungsereignis und zur weitestmöglichen Verringerung der Schäden aufgrund eines solchen Ereignisses ist es wesentlich, dass die in Betracht kommenden Küstenstaaten unverzüglich unterrichtet werden. Dieser Vorgang beginnt mit der Erstmeldung nach Maßgabe von Artikel 8 sowie von Protokoll I des Übereinkommens. Hinweise für das Abfassen und Erstellen dieser Meldung sind in Abschnitt 2.3 zu finden.“
- 9 Der erste Satz von Absatz 2.5.2.1 erhält nachstehenden Wortlaut:
 „In dem Plan sollten die Verfahren für ein gefahrloses Beseitigen von Öl skizziert sein, das freigesetzt worden, jedoch an Deck verblieben ist.“
- 10 Absatz 2.5.2.2 erhält nachstehenden Wortlaut:
 „Unfallbedingtes Einleiten: Der Bereich „Unfallbedingtes Einleiten“ sollte in dem Plan in einem gesonderten Abschnitt behandelt werden. Der Plan sollte verschiedene Prüflisten oder sonstige Hilfsmittel enthalten, unter deren Zuhilfenahme sichergestellt werden kann, dass der Kapitän bei seiner Reaktion auf einen bestimmten Unfalltypus alle in Betracht kommenden Faktoren bedenkt. Diese Prüflisten müssen auf das betreffende Schiff sowie auf die betreffenden Produkte oder Produktarten zugeschnitten sein. Es sind nicht nur diese Prüflisten zu erstellen, sondern bestimmte voraussehbare Tätigkeiten müssen bestimmten Personen zugewiesen sein. Eine Bezugnahme auf den vorhandenen Brand-
- schutzplan und/oder die vorhandene Sicherheitsrolle ist zur Ausweisung persönlich zugeordneter Zuständigkeiten ausreichend. Nachstehend sind ausgewählte Beispiele für die zu behandelnden Unfalltypen aufgeführt.
- .2.1 Grundberührung;
 .2.2 Brand/Explosion;
 .2.3 Zusammenstoß (mit einem ortsfesten oder einem ortsbeweglichen Objekt);
 .2.4 Schäden am Schiffskörper;
 .2.5 übermäßige Schlagseite;
 .2.6 Störung des Systems der Ladungsumschließung;
 .2.7 teilweise oder vollständige Flutung des Schiffes;
 .2.8 Auseinanderbrechen oder Stranden des Schiffes;
 .2.9 Freisetzen von gefährlichen Dämpfen.“
- 11 Absatz 2.5.3 erhält nachstehenden Wortlaut:
 „2.5.3 Zusätzlich zur Einstellung von Prüflisten in den Plan und zur Zuweisung bestimmter Tätigkeiten an bestimmte Personen nach Abschnitt 2.5.2 sollten in dem Plan auch Hinweise für den Kapitän über vorrangig durchzuführende Maßnahmen, Überlegungen zur Stabilität und zur Belastung der schiffbaulichen Verbände, zum Leichtern und zur Eindämmung der Auswirkungen des Freisetzens enthalten sein.“
- 12 Der zweite und dritte Satz von Absatz 2.5.3.1.1 erhalten nachstehenden Wortlaut:
 „Bei Unfällen, bei denen Ladung freigesetzt wird, sollte sofort an Maßnahmen der Brand- und Explosionsverhütung sowie an Maßnahmen gedacht werden, unter deren Zuhilfenahme vermieden wird, dass Personen giftigen oder entzündbaren Dämpfen ausgesetzt werden; hierfür kommt zum Beispiel eine Kursänderung in Betracht, die zur Folge hat, dass das Schiff ins Lee der freigesetzten Ladung kommt, und/oder das Dichtmachen nicht unbedingt benötigter Lufteinlassöffnungen. Liegt das Schiff auf Grund und lässt es sich deshalb nicht manövrieren, so sollten alle denkbaren Zündquellen ausgeschaltet und Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, dass giftige oder entzündbare Dämpfe in Unterkünfte- und/oder Maschinenräume eindringen können.“
- 13 Der zweite Satz von Absatz 2.5.3.1.2 erhält nachstehenden Wortlaut:
 „Dazu sollte das Schiff in Augenschein genommen werden und in allen Ladetanks, Tanks

- für Bunkerstoffe und sonstigen Abteilungen des Schiffes sollten Peilungen erfolgen.“
- 14 Absatz 2.5.3.2 erhält nachstehenden Wortlaut:
 „2.5.3.2 Überlegungen zu Stabilität und Festigkeit der schiffbaulichen Verbände: Bei der Reaktion auf einen Unfall muss mit großer Sorgfalt auf Stabilität und Festigkeit der schiffbaulichen Verbände geachtet werden, wenn Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen des Freisetzens von Öl oder Maßnahmen zum Flottmachen des Schiffes getroffen werden, falls es auf Grund sitzt. In dem Plan sollten detaillierte Hinweise für den Kapitän enthalten sein, um sicherzustellen, dass diese Aspekte ordnungsgemäß berücksichtigt werden. Dieser Abschnitt darf nicht dahin gehend ausgelegt werden, als würde durch ihn eine Vorschrift geschaffen, wonach Unterlagen und/oder Berechnungen für den Fall der Leckstabilität über diejenigen Unterlagen und Berechnungen hinaus erforderlich sind, die nach den einschlägigen internationalen Übereinkommen vorgeschrieben sind.
- .1 Innerhalb des Schiffes sollte nur dann umgepumpt werden, wenn die wahrscheinlichen Auswirkungen des Umpumpens auf die Längsfestigkeit des Schiffes und seine Stabilität in vollem Umfang bedacht worden sind. Sind die erlittenen Beschädigungen umfangreich, so kann der Fall eintreten, dass es unmöglich ist, die Auswirkungen des Umpumpens innerhalb des Schiffes auf die Festigkeit der schiffbaulichen Verbände und auf die Stabilität des Schiffes abzuschätzen. In einem solchen Fall kann es erforderlich sein, mit dem Eigner oder Betreiber des Schiffes oder aber mit einer anderen Stelle Kontakt aufzunehmen, um Angaben zu erhalten, unter deren Zuhilfenahme Leckstabilitäts- und Längsfestigkeitsberechnungen für das Schiff im beschädigten Zustand durchführen lassen. Diese Berechnungen könnten in der technischen Abteilung der jeweiligen Reederei-Hauptverwaltung durchgeführt werden. In anderen Fällen kann es erforderlich sein, mit einer Klassifikationsgesellschaft oder mit sonstigen unabhängigen Institutionen Kontakt aufzunehmen. In dem Plan sollte unmissverständlich angegeben sein, mit wem der Kapitän Kontakt aufnehmen sollte, um zu den genannten Stellen Zugang zu erhalten.
- .2 Gegebenenfalls sollte in dem Plan eine Aufzählung aller Angaben enthalten sein, die für die Durchführung von Leckstabilitäts- und Längsfestigkeitsberechnungen für das Schiff im beschädigten Zustand benötigt werden.“
- 15 Am Ende von Absatz 2.5.3.3 wird der Klammerzusatz „(siehe Absatz 1.4.7)“ hinzugefügt.
- 16 Nach Absatz 2.5.3.3 wird ein neuer Absatz 2.5.3.4 mit nachstehendem Wortlaut hinzugefügt:
 „2.5.3.4 Eindämmungsmaßnahmen: Nachdem für die Sicherheit des Schiffes und der Mannschaft Vorsorge getroffen worden ist, kann der Kapitän entsprechend den in dem Plan enthaltenen Hinweisen Eindämmungsmaßnahmen einleiten. In diesem Zusammenhang sollten zum Beispiel folgende Aspekte angesprochen sein:
- .1 Vorschriften über die Einschätzung und Erfassung des Schadens;
- .2 Schutz des Personals:
 .1 Schutzkleidung;
 .2 Gefahren für Gesundheit und Sicherheit;
- .3 Verhindern des Ausbreitens des/der freigesetzten Stoffes/Stoffe und sonstige Reaktionsmaßnahmen technischer Art (Auflösung; Absorption; Neutralisierung);
- .4 Verfahren zur Isolierung des/der freigesetzten Stoffes/Stoffe;
- .5 Dekontaminierung der Personen, die mit dem/den freigesetzten Stoff/ Stoffen in Kontakt gekommen sind;
- .6 Beseitigung des entfernten Öls und der Reinigungsmaterialien.“
- 17 Am Ende von Absatz 2.6 wird der Klammerzusatz „(siehe Absatz 1.4.7)“ hinzugefügt.
- 18 Am Ende von Absatz 3.3 wird der Klammerzusatz „(siehe Absatz 1.4.7)“ hinzugefügt.
- 19 Die Absätze 3.4, 3.5, 3.6 und 3.7 werden in „3.7“, „3.8“, „3.9“ und „3.10“ umnummeriert und nach Absatz 3.3 werden drei neue Absätze mit nachstehendem Wortlaut hinzugefügt:
- „3.4 Landseitige Koordinierungsstelle oder einschlägig befähigte Person für Maßnahmen in Reaktion auf Freisetzungen: Hinweise für den Kapitän zur Anforderung von Erstmaßnahmen bei der Stelle oder Person, die für das und zur Koordinierung dieser Maßnahmen mit der betreffenden Stelle oder Person.

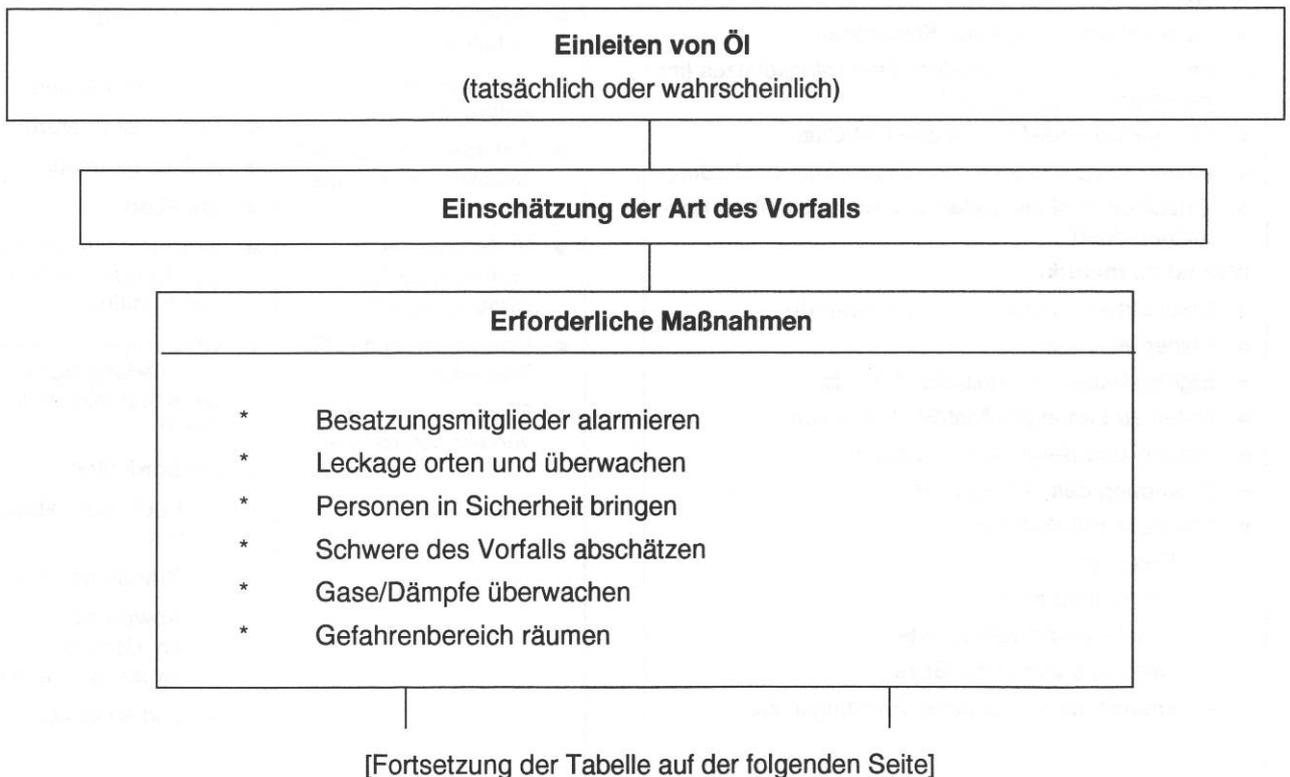
- 3.5 Potentiell in Betracht kommende Vertragsnehmer für Maßnahmen bei Freisetzungen von Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen: Manche Küstenstaaten verlangen, dass Schiffe über Verträge mit „Vertragsnehmern für Maßnahmen in Reaktion auf Freisetzungen“ verfügen, wenn sie Häfen dieser Staaten anlaufen. Unternimmt ein Schiff eine Reise nach einem solchen Staat, so ist es ratsam, im voraus für jeden potentiellen Hafenstaat Mittel (also: Personen und Gerät) und Fähigkeiten für ein Reagieren zu benennen. In anderen Staaten, vor allem in den in Abschnitt 1.4.7 angesprochenen, gibt es im Allgemeinen keine derartigen Vorschriften.
- 3.6 Planungsnormen: Um eine quantitative Vorausschätzung der anzufordernden Einsatzmittel für ein Reagieren zu erleichtern, sollten denkbare Szenarien analysiert und entsprechend geplant werden (siehe Abschnitt 1.4.7).“
- 20 Nach dem neuen Absatz 3.10 wird ein neuer Absatz 3.11 mit nachstehendem Wortlaut hinzugefügt:
- „3.11 Bergung: In dem Plan sollten Angaben zu den innerhalb der Besatzung persönlich zugeordneten Zuständigkeiten in einer Situation enthalten sein, wo das Schiff aufgrund einer Havarie ganz oder teilweise manövrierunfähig ist; hierzu gehört eine Aussage darüber, unter welchen Umständen eine gefährliche Lage als gegeben unterstellt wird. In dem Plan sollte ein Entscheidungsfindungsprozess skizziert sein, bei dessen Durchlaufen der Kapitän zum Beispiel entscheiden kann, wann Bergungshilfe in Anspruch zu nehmen ist. Bei diesem Entscheidungsfindungsprozess spielen unter anderem folgende Faktoren eine Rolle:
- .1 das nächstgelegene Land beziehungsweise Navigationshindernis;
 - .2 das Versetzen und Vertreiben des Schiffes;
 - .3 Position und Zeitpunkt des Zusammentreffens mit der Gefahrenquelle (unter Berücksichtigung von Versetzen und Vertreiben des Schiffes);
 - .4 voraussichtlicher Zeitbedarf für die Reparatur des Havaristen;
 - .5 Feststellung der nächsterreichbaren potentiell hilfeleistenden Stelle und von deren Reaktionszeit (zum Beispiel bei möglicher Inanspruchnahme von Schlepperassistenz die benötigte Zeit für das Erreichen der Unfallstelle und für das Herstellen der Schleppverbindung). Stößt ein Unfall einem in Fahrt befindlichen Schiff zu und wird dessen Manövrierfähigkeit dadurch eingeschränkt, so muss der Kapitän unter Berücksichtigung der Reaktionszeit der potentiell hilfeleistenden Stelle das ihm für seine eigene Reaktion zur Verfügung stehende Zeitfenster bestimmen, unabhängig vom voraussichtlichen Zeitbedarf für die Reparatur. Es wäre unklug, mit der Anforderung von Hilfe zu warten, wenn der Zeitbedarf für eine bestimmte Reparatur über dieses Zeitfenster hinausgeht.“
- 21 In Anhang 1 („Zusätzliche Nachschlagwerke für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen“) wird die ISBN-Nummer des „Manual on Oil Pollution, Section II“ in „92 801 1330 5“ berichtet.
- 22 Absatz 3.2 in Abschnitt 3 („Maßnahmen zur Überwachung des Einleitens“) von Anhang II („Musterbeispiel für einen Bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen“) erhält nachstehenden Wortlaut:
- „3.2 Unfallbedingtes Einleiten
- Dieser Abschnitt soll auf das betreffende Schiff bezogene reedereispezifische Angaben zumindest betreffend diejenigen Maßnahmen enthalten, die bei Eintritt der nachstehenden Unfallumstände zu treffen sind: Grundberührung, Brand/Explosion, Zusammenstoß (mit einem ortsfesten oder einem ortsbeweglichen Objekt), Beschädigung der Außenhaut, übermäßige Schlagseite, Störung des Systems der Ladungsumschließung, teilweise oder vollständige Flutung des Schiffes, Auseinanderbrechen oder Stranden des Schiffes, Freisetzen von gefährlichen Gasen oder Dämpfen (siehe Abschnitt 2.5.2.2 der Richtlinien). In diesem Abschnitt sollen außerdem Hinweise darüber gegeben werden, welche Maßnahmen mit besonderer Dringlichkeit zu treffen sind (siehe Abschnitt 2.5 der Richtlinien). Es ist zu überlegen, ob nicht einige der erforderlichen Angaben in Form von Prüflisten/Ablaufdiagrammen dargestellt werden sollten, wo dies zweckmäßig erscheint. Das nachstehende Bild 2 zeigt ein Beispiel für die Darstellung von Angaben im Zusammenhang mit Reaktionsmaßnahmen und persönlich zugeordneten Zuständigkeiten.“
- 23 Das Schaubild „Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen – Zusammenfassendes Ablaufdiagramm“ erhält nachstehenden Wortlaut:

Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen

Zusammenfassendes Ablaufdiagramm

Im nachstehenden Ablaufdiagramm wird auf der Grundlage der von der Organisation herausgegebenen einschlägigen Richtlinien in Einzelschritten dargestellt, wie die in Betracht kommenden Personen an Bord auf eine durch ein Verschmutzungsereignis im Zusammenhang mit Öl herbeigeführte Notfallsituation reagieren sollen. Das Diagramm ist nicht allumfassend und soll nicht als einzige Auskunftsource verwendet werden. Es sollte geprüft werden, ob möglicherweise spezielle Auskunftquellen in den

Plan aufzunehmen sind. Die Darstellung der einzelnen Schritte soll dazu dienen, Personen an Bord bei Maßnahmen behilflich zu sein, mit denen das Einleiten von Öl unterbunden oder wenigstens auf das geringstmögliche Ausmaß verringert wird und die Auswirkungen des Einleitens eingedämmt werden können. Die einzelnen Schritte lassen sich in zwei Hauptgruppen einteilen – „Meldungen“ und „Maßnahmen“.



[Fortsetzung der Tabelle von der vorherigen Seite]

Erstatten von Meldungen
Meldungen werden durch den Kapitän oder ein dafür benanntes Besatzungsmitglied erstattet.
<p>Wann ist zu melden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● in allen wahrscheinlichen und tatsächlichen Fällen eines Freisetzens <p>Wie ist zu melden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● auf schnellstem Wege an eine Küstenfunkstelle ● Schiffsmeldestelle oder ● Rettungsleitstelle (auf See) ● auf schnellstmöglichem Wege an die örtlich zuständigen Behörden <p>An wen ist zu melden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● an den nächstgelegenen Küstenstaat ● an den Betreiber des Hafens/Umschlagsplatzes (im Hafen/am Umschlagsplatz) ● an die Reederei-Agentur/den P&I-Club ● an den Hauptcharterer/ den Eigentümer der Ladung ● Einzelheiten siehe Listen der Kontaktstellen/ Kontaktpersonen <p>Was ist zu melden?</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Erstmeldung (Entschließung A.648(16)) ● Folgemeldungen ● Eigenschaften des freigesetzten Öls ● Daten zu Ladung/Ballast/Bunkerstoffen ● Wetter- und Seegangsbedingungen ● Bewegung des Öl-Teppichs ● benötigte Hilfeleistung <ul style="list-style-type: none"> – Bergung – Leichterkapazität – Ausrüstungsgegenstände – Hilfstrupp von dritter Seite – chemische Dispersions-/Entölungsmittel

Maßnahmen zu Überwachung des Einleitens	
Maßnahmen zur weitestmöglichen Verringerung des Ausflusses an Öl sowie der Bedrohung der Meeresumwelt	
Maßnahmen der guten Seemannschaft (im engeren Sinne; d.h. navigatorische Maßnahmen)	Maßnahmen der guten Seemannschaft (im weiteren Sinne)
<ul style="list-style-type: none"> ● Kurs und/oder ● Geschwindigkeit ändern ● Seitliche Schräglage/ Trimm ändern ● Ankern ● Aufgrundsetzen des Schiffes ● Schlepperhilfe anfordern ● Anforderungen an den Schutzhafen formulieren ● Vorhersage über Wetter/ Gezeiten/ Dünung einholen ● Überwachung des Öl-Teppichs ● Ereignisse und Funkverkehr aufzeichnen 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gefährdungslage und Vorsichtsmaßnahmen einschätzen ● Rat einholen: Welche Gegenmaßnahmen sind vorrangig?/ ● Welche vorbeugenden Maßnahmen sind zu treffen? ● Leckstabilität und Festigkeit überprüfen ● Ballast nehmen/ abgeben ● Umpumpen/Umladen von Ladung innerhalb des Schiffes ● Umpumpen/Umladen von Ladung/Bunkerstoffen auf ein anderes Schiff ● Mit Bordmitteln <ul style="list-style-type: none"> – Leckagen abdichten – Brände bekämpfen – Abwehrausrüstung an Bord benutzen (sofern vorhanden) – und so weiter
Auslösen der Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> ● Liste der Stellen/Personen für Kontakte mit dem Küstenstaat konsultieren ● Liste der Stellen/Personen konsultieren, welche die Interessen des Schiffes wahrnehmen ● Externe Kräfte für Säuberung anfordern ● Vorgänge weiterhin überwachend begleiten 	

