



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verfahren von 2019 für die Hafenstaatkontrolle

Entscheidung A.1138(31)

Verkehrsblatt - Dokument Nr. B 8152

Verkehrsblatt

A.1138(31)

Bekanntmachung der EntschlieÙung A.1138(31) Verfahren von 2019 für die Hafensaatkontrolle

Hiermit wird die EntschlieÙung A.1138(31) Verfahren von 2019 für die Hafensaatkontrolle, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Frühere EntschlieÙungen werden durch den aktuellen Beschluss aufgehoben.

Bonn, den 29.11.2021
62361.3/1-SOLAS

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Anneliese Jost

Quelle:

VkBl 2021, S. 1180

Gültiger Stand: November 2021

Sonderdruck des **VERKEHRSBLATT** – Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland

Der Verkehrsblatt-Verlag veröffentlicht im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) alle amtlichen Bekanntmachungen für das gesamte Verkehrswesen einschließlich der Gesetze und Verordnungen sowie

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

Verkehrsblatt – Verlag Borgmann GmbH & Co KG

Schleefstraße 14 • D-44287 Dortmund • Tel. (0231) 12 80 47 • FAX (0231) 12 56 40

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

Herstellung: Löer-Druck GmbH, Schleefstraße 14, D-44287 Dortmund

Verkehrsblatt - Dokument Nr. **B 8152** - Vers. 11/21

Entschließung A.1138(31)**Verfahren von 2019 für die Hafenstaatkontrolle**

Die Versammlung –

in Anbetracht des Artikels 15 Buchstabe j des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation hinsichtlich der Aufgaben der Versammlung in Bezug auf Regeln und Richtlinien für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe;

ebenso in Anbetracht der Entschließung A.1119(30), mit der die Versammlung nach der aufeinanderfolgenden Aufhebung der Entschließungen A.1052(27), A.882(21), A.787(19), A.742(18), A.597(15) und A.466(XII) die „Verfahren von 2017 für die Hafenstaatkontrolle“ („Verfahren“) angenommen hat;

in Anerkennung der Tatsache, dass die Bemühungen der Hafenstaaten einen großen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit des Seeverkehrs und zur Verbesserung der Verhütung der Meeresverschmutzung geleistet haben;

ebenso in Anerkennung der Notwendigkeit der Fortschreibung der Verfahren zur Berücksichtigung der Änderungen der IMO-Instrumente, die seit Annahme der Entschließung A.1119(30) in Kraft getreten sind;

nach Prüfung der vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner vierundsiebzigsten Tagung und vom Schiffssicherheitsausschuss auf seiner einhundertersten Tagung abgegebenen Empfehlungen –

- 1 beschließt die Verfahren von 2019 für die Hafenstaatkontrolle, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
- 2 fordert die Regierungen auf, bei der Durchführung der Hafenstaatkontrolle die vorstehenden Verfahren anzuwenden;
- 3 ersucht den Schiffssicherheitsausschuss und den Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, die Verfahren regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls zu ändern;
- 4 hebt Entschließung A.1119(30) auf.

Anlage**Verfahren von 2019 für die Hafenstaatkontrolle****Inhalt****Kapitel 1 – Allgemeines**

- 1.1 Zweck
- 1.2 Anwendung
- 1.3 Einleitung
- 1.4 Bestimmungen für die Hafenstaatkontrolle
- 1.5 Schiffe von Nicht-Vertragsparteien
- 1.6 Schiffe mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft
- 1.7 Begriffsbestimmungen
- 1.8 Berufsprofil von Hafenstaat-Besichtigern
- 1.9 Anforderungen an die Befähigung und Ausbildung von Hafenstaat-Besichtigern

Kapitel 2 – Überprüfungen durch den Hafenstaat

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Erstmalige Überprüfungen
- 2.3 Allgemeine Verfahrensleitlinien für Hafenstaat-Besichtiger
- 2.4 Triftige Gründe
- 2.5 Gründlichere Überprüfungen

Kapitel 3 – Verstöße und Festhalten

- 3.1 Erkennen eines unternormigen Schiffes
- 3.2 Vorlage von Informationen über Mängel
- 3.3 Maßnahmen des Hafenstaats für den Umgang mit mutmaßlich unternormigen Schiffen
- 3.4 Verantwortung des Hafenstaats für die Ergreifung von Abhilfemaßnahmen
- 3.5 Leitlinien für das Festhalten von Schiffen
- 3.6 Aussetzung der Überprüfung
- 3.7 Verfahren für die Mängelbeseitigung und die Aufhebung der Festhalteanordnung

Kapitel 4 – Meldevorschriften

- 4.1 Meldung durch den Hafenstaat
- 4.2 Meldung durch den Flaggenstaat
- 4.3 Meldung behaupteter Mängel im Zusammenhang mit MARPOL

Kapitel 5 – Nachprüfungsverfahren

- 5.1 Bericht über Stellungnahmen

Anhänge

- Anhang 1 Verhaltenskodex für Hafenstaat-Besichtiger, die Überprüfungen im Rahmen regionaler Memoranda of Understanding und der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle durchführen
- Anhang 2 Leitlinien für das Festhalten von Schiffen
- Anhang 3 Leitlinien für Untersuchungen und Überprüfungen nach der Anlage I von MARPOL
- Anhang 4 Leitlinien für Untersuchungen und Überprüfungen nach der Anlage II von MARPOL
- Anhang 5 Leitlinien zu den Einleitvorschriften nach den Anlagen I und II von MARPOL
- Anhang 6 Leitlinien für gründlichere Überprüfungen der Erfüllung schiffbaulicher und ausrüstungsbezogener Vorschriften
- Anhang 7 Leitlinien für die Kontrolle der Einhaltung betrieblicher Anforderungen
- Anhang 8 Leitlinien für Hafenstaat-Besichtiger in Bezug auf den ISM-Code
- Anhang 9 Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle in Bezug auf LRIT
- Anhang 10 Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle nach dem Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969
- Anhang 11 Leitlinien für Hafenstaat-Besichtiger in Bezug auf Befähigungszeugnisse von Seeleuten, die Schiffsbesatzung und die Ruhezeiten
- Anhang 12 Übersicht über die Zeugnisse und Unterlagen
- Anhang 13 Überprüfungsbericht nach Maßgabe der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle
- Anhang 14 Bericht über nicht vollständig oder nur vorläufig behobene Mängel
- Anhang 15 Bericht über die ergriffenen Maßnahmen an die benachrichtigende Behörde
- Anhang 16 Muster für den Bericht über Verstöße gegen MARPOL (Artikel 6)
- Anhang 17 Stellungnahme des Flaggenstaats zum Bericht über das Festhalten eines Schiffes
- Anhang 18 Leitlinien von 2019 für die Hafenstaatkontrolle nach Kapitel 3 der Anlage VI von MARPOL (Entschließung MEPC.321(74))
- Anhang 19 Übersicht über die für die Hafenstaatkontrollverfahren einschlägigen Übereinkünfte

Kapitel 1 – Allgemeines

1.1 Zweck

Dieses Dokument soll als grundlegende Orientierungshilfe für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle zur Stützung der Kontrollvorschriften der einschlägigen Übereinkünfte und von Teilen des Codes für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) (Entschlieung A.1070(28)) dienen und eine einheitliche Durchführung dieser Überprüfungen, die Erkennung von Mängeln an einem Schiff oder betreffend die Besatzung und die Anwendung der Kontrollverfahren gewährleisten.

1.2 Anwendung

1.2.1 Die Verfahren gelten für Schiffe, die

- .1 dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung (SOLAS-Übereinkommen von 1974);
- .2 dem Protokoll von 1988 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung (SOLAS PROT 1988);
- .3 dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 in seiner zuletzt geänderten Fassung (LL 1966);
- .4 dem Protokoll von 1988 zum Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 in seiner zuletzt geänderten Fassung (LL PROT 1988);
- .5 dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 und das Protokoll von 1997 geänderten Fassung (MARPOL);
- .6 dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in seiner zuletzt geänderten Fassung (STCW-Übereinkommen von 1978);
- .7 dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 in seiner zuletzt geänderten Fassung (TONNAGE 1969);
- .8 dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen (AFS 2001);
- .9 dem Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung (COLREG 1972);
- .10 dem Internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Uverschmutzungsschaden (CLC 1969);
- .11 dem Protokoll von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Uverschmutzungsschaden (CLC PROT 1992);
- .12 dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für BunkerUverschmutzungsschaden (BUNKERS 2001);
- .13 dem Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen in seiner zuletzt geänderten Fassung (BWM 2004);
- .14 dem Internationalen Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (NAIROBI WRC 2007);

unterliegen, welchen im Folgenden als einschlägige Übereinkünfte bezeichnet werden.

1.2.2 Schiffe von Nicht-Vertragsparteien sollen keine günstigere Behandlung erfahren (siehe Abschnitt 1.5).

1.2.3 Bei Schiffen mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft sollen die Vertragsparteien die Verfahren in Abschnitt 1.6 anwenden.

1.2.4 Bei der Durchführung der Hafenstaatkontrolle sollen Vertragsparteien nur die Bestimmungen der Übereinkünfte anwenden, die in Kraft und von ihnen angenommen worden sind.

1.2.5 Sind die Bestimmungen in den einschlägigen Übereinkünften unspezifisch, soll der Hafenstaat-Besichtiger grundsätzlich die vom Flaggenstaat genehmigten Ausführungen und Anordnungen akzeptieren und gegebenenfalls die Verwaltung des Flaggenstaats konsultieren.

1.2.6 Dem Hafenstaat-Besichtiger soll bewusst sein, dass die einschlägigen Übereinkünfte es den Verwaltungen gestatten, Ausnahmen zu gewähren, gleichwertigen Ersatz¹ zu erlauben und alternative Ausführungen und Anordnungen zulassen. Wird ein Ausnahmezeugnis nach den einschlägigen Bestimmungen einer Übereinkunft ausgestellt, so sollen Hafenstaatbehörden dies, soweit das Zeugnis die richtige Bezugnahme auf die Ausnahmebestimmung und die Vorschrift, auf die es sich bezieht, umfasst oder soweit auf dem Schiff die zugelassenen Unterlagen für die alternativen Ausführungen und Anordnungen (zum Beispiel Regel II-1/55.4.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974) mitgeführt werden, so auslegen, als erfülle das Schiff die Bestimmungen der Übereinkunft. Hafenstaatbehörden sollen sich, wenn immer möglich, bei der Verwaltung erkundigen, wenn Zweifel bestehen, ob eine Ausnahme, ein gleichwertiger Ersatz oder alternative Ausführungen und Anordnungen gewährt worden sind.

1.2.7 Unbeschadet des Absatzes 1.2.4 sollen Vertragsparteien im Zusammenhang mit der freiwilligen vorzeitigen Umsetzung der Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und der zugehörigen verbindlichen Regelwerke die Richtlinien für die freiwillige vorzeitige Umsetzung der Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und der zugehörigen verbindlichen Regelwerke (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1565) berücksichtigen.

1.2.8 Führt ein Hafenstaat Kontrollen auf Grundlage

- .1 des Seearbeitsübereinkommens von 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) in seiner zuletzt geänderten Fassung (MLC 2006) durch, so enthält die IAO-Veröffentlichung „Richtlinien für Hafenstaat-Besichtiger, die Überprüfungen nach dem Seearbeitsübereinkommen von 2006 durchführen“ („Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006“) Leitlinien für die Durchführung solcher Überprüfungen;
- .2 des IAO-Übereinkommens Nr. 147 „Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen oder des Protokolls von 1996 zu dem Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen“ durch, so enthält die IAO-Veröffentlichung „Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen: Verfahrensrichtlinien“ („Inspection of labour conditions on board ship: Guidelines for procedure“) Leitlinien für die Durchführung solcher Überprüfungen.

¹ Jede Verwaltung, die das Ersetzen einer Einrichtung, eines Werkstoffs, einer Vorrichtung oder eines Gerätes oder bestimmte Ausführungen derselben oder von Bestimmungen gestattet, teilt der Organisation die Einzelheiten zu diesen zusammen mit einem Bericht über etwaig durchgeführte Erprobungen mit und die Organisation macht diese Einzelheiten den anderen Vertragsregierungen bekannt, damit deren Bedienstete informiert sind (zum Beispiel Regel I/5 des SOLAS-Übereinkommens von 1974).

1.3 Einleitung

1.3.1 Nach den in Abschnitt 1.2 genannten einschlägigen Übereinkünften ist die Verwaltung (das heißt die Regierung des Flaggenstaats) für den Erlass von Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften sowie für die Ergreifung aller anderen Schritte verantwortlich, die erforderlich sein können, um der jeweiligen Übereinkunft in vollem Umfang Wirksamkeit zu verleihen und so zu gewährleisten, dass ein Schiff im Hinblick auf den Schutz des menschlichen Lebens und die Verhütung der Meeresverschmutzung für den vorgesehenen Dienst geeignet ist und dass die Seeleute über die erforderlichen Befähigungen verfügen sowie diensttüchtig sind.

1.3.2 Es liegt in der Natur der internationalen Schifffahrt, dass Schiffe möglicherweise nicht häufig die Häfen ihres Flaggenstaats anlaufen. Es ist daher üblich, dass solche Flaggenstaaten Besichtigter in ausländischen Häfen ernennen und anerkannte Stellen (ROs) im Einklang mit den verschiedenen Übereinkünften ermächtigen.

1.3.3 Die folgenden Kontrollverfahren sollen als Ergänzung zu den nationalen Maßnahmen gesehen werden, welche die Verwaltungen der Flaggenstaaten in ihren Ländern und im Ausland ergreifen, und einen gemeinsamen und einheitlichen Ansatz für die Durchführung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sowie von Kontrollmaßnahmen bieten, die infolge der Entdeckung schwerwiegender Mängel ergriffen werden. Die Verfahren sollen auch dazu dienen, die Verwaltungen der Flaggenstaaten bei der Gewährleistung der Einhaltung der Übereinkünfte, beim Schutz der Sicherheit der Besatzung, Fahrgäste und Schiffe sowie bei der Sicherstellung der Verhütung der Meeresverschmutzung zu unterstützen.

1.4 Bestimmungen für die Hafenstaatkontrolle

Die Regeln I/19, IX/6.2, XI-1/4 und XI-2/9 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in ihrer durch SOLAS PROT 1988 geänderten Fassung; Artikel 21 von LL 1966 in seiner durch LL PROT 1988 geänderten Fassung; Artikel 5 und 6, Regel 11 der Anlage I, Regel 16 Absatz 9 der Anlage II, Regel 9 der Anlage III, Regel 14 der Anlage IV, Regel 9 der Anlage V und Regel 10 der Anlage VI von MARPOL; Artikel X des STCW-Übereinkommens von 1978; Artikel 12 des Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969, Artikel 11 von AFS 2001 und Artikel 9 von BWM 2004 sehen Kontrollverfahren vor, die von einer Vertragspartei einer einschlägigen Übereinkunft bezüglich ausländischer Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, einzuhalten sind. Die Behörden von Hafenstaaten sollen diese Bestimmungen wirksam anwenden, um Mängel zu erkennen, die solche Schiffe möglicherweise aufweisen und sie zu unternormigen Schiffen machen können (siehe Abschnitt 3.1), und um sicherzustellen, dass Abhilfemaßnahmen ergriffen werden.

1.5 Schiffe von Nicht-Vertragsparteien

1.5.1 Artikel I Absatz 3 von SOLAS PROT 1988, Artikel I Absatz 3 von LL PROT 1988, Artikel 5 Absatz 4 von MARPOL, Artikel X Absatz 5 des STCW-Übereinkommens von 1978, Artikel 3 Absatz 3 von AFS 2001 und Artikel 3 Absatz 3 von BWM 2004 sehen vor, dass Schiffen aus Ländern, die nicht Vertragsparteien der einschlägigen Übereinkunft sind, keine günstigere Behandlung zu gewähren ist. Alle Vertragsparteien sollen diese Verfahren grundsätzlich auf Schiffe von Nicht-Vertragsparteien anwenden, um sicherzustellen, dass gleichwertige Besichtigungen und Überprüfungen durchgeführt werden und ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sowie ein gleichwertiger Schutz der Meeresumwelt gewährleistet ist.

1.5.2 Da Schiffe von Nicht-Vertragsparteien keine Zeugnisse nach SOLAS, Load Lines, MARPOL, AFS oder BWM, soweit jeweils anwendbar, erhalten beziehungsweise die Besatzungsmitglieder möglicherweise nicht über STCW-Zeugnisse verfügen, soll der Hafenstaat-Besichtiger sich davon überzeugen, dass das Schiff und die Besatzung keine Gefahr für die Personen an Bord und keine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen. Liegt für das Schiff oder die Besat-

zung eine andere Art von Zeugnis vor, als nach einer Übereinkunft vorgeschrieben, so kann der Hafenstaat-Besichtiger die Form und den Inhalt dieser Unterlagen bei der Beurteilung des Schiffes berücksichtigen. Der Zustand eines solchen Schiffes, die Bedingungen auf einem solchen Schiff und der Zustand seiner Ausrüstung sowie die Zeugnisse der Besatzung und die Normen der Verwaltung des Flaggenstaats über Mindestbesetzung und -besetzung sollen mit den Zielen der Übereinkünfte vereinbar sein; anderenfalls sollen dem Schiff die erforderlichen Auflagen gemacht werden, um ein vergleichbares Maß an Sicherheit und Meeresumweltschutz zu erreichen.

1.6 Schiffe mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft

1.6.1 Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben sollen sich Hafenstaat-Besichtiger nach den von der Verwaltung des Flaggenstaats beziehungsweise in deren Namen ausgestellten Zeugnissen und sonstigen Unterlagen richten. In solchen Fällen sollen Hafenstaat-Besichtiger die Überprüfung in ihrem Umfang darauf beschränken, zu prüfen, ob diese Zeugnisse und Unterlagen eingehalten werden.

1.6.2 Findet eine einschlägige Übereinkunft auf ein Schiff mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft keine Anwendung, so soll der Hafenstaat-Besichtiger feststellen, ob das Schiff in Bezug auf Sicherheit und Umwelt annehmbaren Normen entspricht. Bei dieser Feststellung soll der Hafenstaat-Besichtiger Umstände wie die Dauer und Art der beabsichtigten Reise oder des beabsichtigten Einsatzes, die Größe und Art des Schiffes, die zur Verfügung stehende Ausrüstung sowie die Art der Ladung gebührend berücksichtigen.

1.7 Begriffsbestimmungen

1.7.1 **Massengutschiff:** Hafenstaat-Besichtiger sollen die Begriffsbestimmungen in den Regeln IX/1.6 und XII/1.1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und EntschlieÙung MSC.277(85) berücksichtigen, sich aber für die Zwecke der Hafenstaatkontrolle bei der Feststellung, ob es sich bei einem Schiff um ein Massengutschiff handelt, von dem Schiffstyp leiten lassen, der in dem Schiffzeugnis angegeben ist, und sich bewusst sein, dass ein Schiff, das im Schiffszeugnis nicht als Massengutschiff ausgewiesen ist, dennoch bestimmte Massengutladungen nach den Vorgaben der vorstehenden Übereinkünfte befördern darf.

1.7.2 **Triftige Gründe:** Beweise dafür, dass das Schiff, seine Ausrüstung oder seine Besatzung die Anforderungen der einschlägigen Übereinkünfte im Wesentlichen nicht erfüllt oder dass der Kapitän oder Besatzungsmitglieder nicht mit den wesentlichen Abläufen an Bord, welche die Schiffsicherheit oder die Verhütung der Meeresverschmutzung betreffen, vertraut sind. Absatz 2.4 enthält Beispiele für triftige Gründe.

1.7.3 **Mangel:** Ein Zustand, der nicht den Anforderungen der einschlägigen Übereinkunft entspricht.

1.7.4 **Festhalten:** Interventionsmaßnahme des Hafenstaats, die ergriffen wird, wenn der Zustand des Schiffes oder seiner Besatzung die Anforderungen der einschlägigen Übereinkünfte im Wesentlichen nicht erfüllt, um sicherzustellen, dass das Schiff erst dann abfährt, wenn es auslaufen kann, ohne dass dies für das Schiff selbst oder für Personen an Bord eine Gefahr beziehungsweise eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt; hierbei spielt es keine Rolle, ob die Maßnahme Auswirkungen auf die regulär vorgesehene Auslaufzeit des Schiffes hat.

1.7.5 **Erstmalige Überprüfung:** Ein Besuch auf dem Schiff zur Überprüfung der Gültigkeit der einschlägigen Zeugnisse und anderen Unterlagen sowie des Gesamtzustands des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung (siehe auch Abschnitt 2.2).

1.7.6 **Gründlichere Überprüfung:** Eine Überprüfung, die durchgeführt wird, wenn „triftige Gründe“ nach der Begriffsbestimmung in Absatz 1.7.2 vorliegen.

1.7.7 **Nächstgelegene geeignete Reparaturwerft:** Ein Hafen, in dem Folgemaßnahmen ergriffen werden können, der im Festhaltehafen oder diesem am nächsten liegt und zu welchem dem Schiff unter Berücksichtigung der an Bord befindlichen Ladung die Weiterfahrt gestattet worden ist.

1.7.8 **Hafenstaat-Besichtiger:** Eine von der zuständigen Behörde einer Vertragspartei einer einschlägigen Übereinkunft ordnungsgemäß zur Durchführung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ermächtigte Person, die ausschließlich dieser Vertragspartei gegenüber verantwortlich ist.

1.7.9 **Anerkannte Stelle (RO):** Eine Organisation, welche die einschlägigen im Code für anerkannte Organisationen (RO-Code) (MSC.349(92) und MEPC.237(65)) festgelegten Bedingungen erfüllt und die von der Flaggenstaatverwaltung nach dem RO-Code zur Erbringung der erforderlichen hoheitlichen Dienste und zur Erteilung von Zeugnissen für Schiffe, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, überprüft und ermächtigt worden ist.

1.7.10 **Einstellung eines Betriebs:** Formales Verbot, mit einem Schiff wegen eines oder mehrerer festgestellter Mängel, der für sich beziehungsweise die zusammengenommen die Fortsetzung des Betriebs gefährlich machen, untersagt wird, diesen Betrieb fortzusetzen.

1.7.11 **Unternormiges Schiff:** Ein Schiff, bei dem der Zustand des Schiffskörpers, der Maschinen, der Ausrüstung oder die Betriebssicherheit das Anforderungsniveau der in der einschlägigen Übereinkunft vorgeschriebenen Normen in wesentlichem Maße unterschreitet oder dessen Besatzung nicht mit den Angaben im Schiffsbesatzungszeugnis im Einklang steht.

1.7.12 **Gültige Zeugnisse:** Ein Zeugnis, das unmittelbar von einer Vertragspartei einer einschlägigen Übereinkunft oder von einer in ihrem Namen handelnden anerkannten Stelle elektronisch oder auf Papier ausgestellt worden ist und das Datumsangaben enthält, die zutreffend sind und nach denen es gültig ist, das die Bestimmungen der einschlägigen Übereinkunft erfüllt und mit den Schiffsdaten, seiner Besatzung und seiner Ausrüstung im Einklang steht.

1.8 Berufsprofil von Hafenstaat-Besichtigern

1.8.1 Die Hafenstaatkontrolle soll nur von qualifizierten Hafenstaat-Besichtigern durchgeführt werden, die über die Befähigung und Ausbildung nach Abschnitt 1.9 verfügen.

1.8.2 Verfügt der Hafenstaat-Besichtiger nicht über das vorgeschriebene berufliche Fachwissen, so kann der Hafenstaat-Besichtiger sich von jeder Person unterstützen lassen, die über das erforderliche Fachwissen verfügt, soweit dies für den Hafenstaat annehmbar ist.

1.8.3 Hafenstaat-Besichtiger und Personen, die diese unterstützen, sollen unter keinerlei wirtschaftlichem, finanziellem oder anderweitigem Druck stehen und sollen kein wirtschaftliches Interesse am Überprüfungshafen, an den zu überprüfenden Schiffen, an Schiffsreparatureinrichtungen oder möglichen Unterstützungsdiensten in dem Hafen oder anderenorts haben, noch sollen Hafenstaat-Besichtiger bei anerkannten Stellen oder Klassifikationsgesellschaften angestellt oder in deren Namen tätig sein.

1.8.4 Ein Hafenstaat-Besichtiger soll einen vom Hafenstaat ausgestellten Ausweises mit sich führen, aus dem hervorgeht, dass er zur Durchführung der Kontrolle ermächtigt ist.

1.9 Anforderungen an die Befähigung und Ausbildung von Hafenstaat-Besichtigern

1.9.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll erfahren sein und über eine Befähigung als Flaggenstaat-Besichtiger verfügen.

1.9.2 Der Hafenstaat-Besichtiger soll in der Lage sein, mit den Besatzungsmitgliedern in Schlüsselstellungen auf Englisch zu kommunizieren.

1.9.3 Hafenstaat-Besichtiger sollen ausgebildet werden, um ihnen das erforderliche Wissen über die Vorschriften der Übereinkünfte zu vermitteln, die für die Durchführung der Hafenstaatkontrolle einschlägig sind; hierbei sollen die aktuellsten IMO-Modell-Lehrgänge für die Hafenstaatkontrolle Berücksichtigung finden.

1.9.4 Bei der Festlegung der Anforderungen an die Befähigung und Ausbildung von Hafenstaat-Besichtigern soll die Verwaltung berücksichtigen, welche der international geschlossenen Übereinkünfte für die Kontrolle durch den Hafenstaat jeweils einschlägig sind und welche verschiedenen Schiffstypen in ihre Häfen einlaufen können.

1.9.5 Hafenstaat-Besichtiger, die Überprüfungen der Einhaltung betrieblicher Anforderungen durchführen, sollen im Besitz einer Befähigung als Kapitän oder Leiter der Maschinenanlage sein und über angemessene Erfahrungen auf See oder über von einer von der Verwaltung anerkannten Ausbildungseinrichtung zuerkannte Befähigungen in einem Bereich mit Seeverkehrsbezug sowie über eine spezialisierte Ausbildung verfügen, damit ausreichende Fachkenntnisse und Fertigkeiten gewährleistet sind, oder sie sollen Bedienstete der Verwaltung mit einem gleichwertigen Erfahrungs- und Ausbildungsniveau sein, um Überprüfungen der einschlägigen betrieblichen Anforderungen durchzuführen.

1.9.6 Es sollen regelmäßig Seminare für Hafenstaat-Besichtiger stattfinden, um diese hinsichtlich der Übereinkünfte, die mit der Hafenstaatkontrolle im Zusammenhang stehen, auf den neuesten Wissensstand zu bringen.

Kapitel 2 – Überprüfungen durch den Hafenstaat

2.1 Allgemeines

2.1.1 Nach den einschlägigen Übereinkünften können die Vertragsparteien in ihren Häfen von Hafenstaat-Besichtigern Überprüfungen ausländischer Schiffe durchführen lassen.

2.1.2 Solche Überprüfungen können aus folgenden Anlässen durchgeführt werden:

- .1 auf Initiative der Vertragspartei;
- .2 auf Ersuchen einer anderen Vertragspartei oder auf Grundlage von Informationen, die diese über ein Schiff vorgelegt hat;
- .3 auf Grundlage von Informationen, die ein Besatzungsmitglied, ein Berufsverband, eine Vereinigung, eine Gewerkschaft oder eine andere Einzelperson mit Interesse an der Sicherheit des Schiffes, seiner Besatzung und Fahrgäste oder am Schutz der Meeresumwelt über ein Schiff vorgelegt hat.

2.1.3 Während Vertragsparteien Besichtigungen und Überprüfungen von Schiffen, die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen, entweder zu diesem Zweck ernannten Überprüfern oder anerkannten Stellen übertragen können, sollen sie sich bewusst sein, dass ausländische Schiffe nach den einschlägigen Übereinkünften nur der Hafenstaatkontrolle, zu welcher das Anbordgehen, die Über-

prüfung, die Anordnung von Abhilfemaßnahmen und ein mögliches Festhalten zählen, durch vom Hafenstaat ordnungsgemäß ermächtigte Besichtiger unterliegen. Die Ermächtigung von Hafenstaat-Besichtigern kann in einer allgemeinen Übertragung von Befugnissen bestehen oder für konkrete Einzelfälle erfolgen.

2.1.4 Es sind alle möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten eines Schiffes zu verhindern. Wird ein Schiff in unangemessener Weise fest- oder aufgehoben, so soll es Anspruch auf Schadenersatz haben.

2.2 Erstmalige Überprüfungen

2.2.1 Im Rahmen der Durchführung von Kontrollen nach den einschlägigen Übereinkünften, die beispielsweise auf einem Hafenstaat vorgelegte Informationen über ein Schiff zurückgehen können, kann ein Hafenstaat-Besichtiger sich zu einem Schiff begeben und sich vor dem Anbordgehen anhand seines Erscheinungsbildes im Wasser einen Eindruck von seinem Unterhaltungszustand verschaffen, beispielsweise auf der Grundlage von Faktoren wie dem Zustand seines Anstrichs, Korrosion oder Lochfraß oder nicht reparierten Schäden.

2.2.2 Der Hafenstaat-Besichtiger soll so früh wie möglich den Schiffstyp, das Baujahr und die Größe des Schiffes ermitteln, um zu bestimmen, welche Vorschriften der Übereinkünfte anwendbar sind.

2.2.3 Nach dem Anbordgehen und der Vorstellung beim Kapitän oder beim verantwortlichen Schiffsoffizier soll der Hafenstaat-Besichtiger die einschlägigen Schiffszeugnisse und die anderweitigen von den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen Unterlagen prüfen, die in Anhang 12 Teil A aufgeführt sind. Hafenstaat-Besichtiger sollen dabei Folgendes beachten:

- .1 Zeugnisse können in Papierform oder in elektronischer Form vorliegen;
- .2 werden auf dem Schiff elektronische Zeugnisse mitgeführt, so
 - .1 sollen die Zeugnisse und die Website, über die auf sie zugegriffen wird, mit den Richtlinien für die Nutzung elektronischer Zeugnisse (FAL.5/Circ.39/Rev.2 und Corr.1) im Einklang stehen;
 - .2 soll auf dem Schiff eine spezifische Überprüfungsanleitung verfügbar sein;
 - .3 erfüllt das Betrachten solcher Zeugnisse an einem Computer die Anforderung, dass das Zeugnis sich „an Bord“ befinden soll;
- .3 bei der Prüfung des Internationalen Schiffsmessbriefs soll sich der Hafenstaat-Besichtiger von Anhang 10 leiten lassen;
- .4 bei der Prüfung von Zeugnissen oder anderweitigen schriftlichen Qualifikationsbescheinigungen von Seeleuten nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 soll sich der Hafenstaat-Besichtiger von Anhang 11 leiten lassen; die Liste der von dem STCW-Übereinkommen von 1978 vorgeschriebenen Zeugnisse oder anderweitigen schriftlichen Qualifikationsbescheinigungen ist auch in Tabelle B-I/2 des STCW-Codes aufgeführt.

2.2.4 Nach Prüfung der Zeugnisse und anderweitigen Unterlagen soll der Hafenstaat-Besichtiger den Gesamtzustand des Schiffes, einschließlich seiner Ausrüstung, seiner Kommandobrücke, seiner Back, seiner Laderäume/-bereiche, seines Maschinenraums und seiner Einrichtungen für das Ver-

setzen von Lotsen, untersuchen und überprüfen, ob etwaig ausstehende Mängel aus der vorherigen Hafenstaatkontrolle beseitigt worden sind.

2.2.5 Sind die von den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen Zeugnisse gültig und bestätigen der allgemeine Eindruck und die visuellen Wahrnehmungen an Bord des Hafenstaat-Besichtiger, dass sich das Schiff in einem guten Unterhaltungszustand befindet, soll der Hafenstaat-Besichtiger die Überprüfung grundsätzlich auf gemeldete oder festgestellte Mängel beschränken, soweit solche vorliegen.

2.2.6 Im Rahmen der Durchführung von Kontrollen nach Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens von 1974 im Zusammenhang mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) soll der Hafenstaat-Besichtiger die Leitlinien in Anhang 8 verwenden.

2.2.7 Ergeben sich für den Hafenstaat-Besichtiger allerdings aufgrund seiner allgemeinen Eindrücke oder Beobachtungen an Bord triftige Gründe für die Annahme, dass das Schiff, seine Ausrüstung oder seine Besatzung die Anforderungen unter Berücksichtigung des Absatzes 1.2.6 im Wesentlichen nicht erfüllt, so soll der Hafenstaat-Besichtiger unter Berücksichtigung der Abschnitte 2.4 und 2.5 eine genauere Überprüfung durchführen. Der Hafenstaat-Besichtiger soll sich diesen Eindruck unter Zuhilfenahme der Leitlinien in den einschlägigen Anhängen verschaffen.

2.3 Allgemeine Verfahrensleitlinien für Hafenstaat-Besichtiger

2.3.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll den in Anhang 1 enthaltenen Verhaltenskodex für Hafenstaat-Besichtiger (MSC-MEPC-Rundschreiben MSC-MEPC.4/Circ.2) beachten, seine Aufgaben auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens erfüllen und erwägen, weitere Personen zu Rate zu ziehen, soweit er dies als zweckmäßig erachtet.

2.3.2 Beim Anbordgehen soll der Hafenstaat-Besichtiger dem Kapitän oder dem Vertreter des Eigners des Schiffes auf Aufforderung seinen Ausweis als Hafenstaat-Besichtiger vorzeigen. Dieser Ausweis soll als Nachweis dafür anerkannt werden, dass der betreffende Hafenstaat-Besichtiger durch die Verwaltung ordnungsgemäß zur Durchführung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ermächtigt ist.

2.3.3 Hat der Hafenstaat-Besichtiger triftige Gründe für die Durchführung einer genaueren Überprüfung, soll der Kapitän über diese Gründen unverzüglich unterrichtet und davon in Kenntnis gesetzt werden, dass er, wenn er es wünscht, mit der Verwaltung oder gegebenenfalls mit der anerkannten Stelle, die für die Erteilung des Zeugnisses verantwortlich war, in Kontakt treten und ihre Anwesenheit an Bord erbitten kann.

2.3.4 Wird eine Überprüfung aufgrund einer Meldung oder Beschwerde, insbesondere eines Besatzungsmitglieds, eingeleitet, so soll die Informationsquelle nicht offengelegt werden.

2.3.5 Bei der Durchführung der Kontrolle sind alle möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um ein unangemessenes Fest- oder Aufhalten eines Schiffes zu verhindern. Es soll bedacht werden, dass der Hauptzweck der Hafenstaatkontrolle darin besteht, das Auslaufen eines unternormigen Schiffes zu verhindern. Der Hafenstaat-Besichtiger soll auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens unter Berücksichtigung der besonderen Umstände der beabsichtigten Reise entscheiden, ob er ein Schiff bis zur Beseitigung der Mängel festhält oder ihm gestattet, mit bestimmten Mängeln auszulaufen.

2.3.6 Es soll bedacht werden, dass jedes Ausrüstungsteil ausfallen kann und dass Ersatz oder Ersatzteile möglicherweise nicht unmittelbar verfügbar sind. In solchen Fällen soll das Schiff nicht

in unangemessener Weise aufgehalten werden, wenn nach Auffassung des Hafenstaat-Besichtigers sichere alternative Vorkehrungen getroffen worden sind.

2.3.7 Ergeben sich die Festhaltegründe aus einem Unfallschaden, den das Schiff erlitten hat, so soll unter folgenden Voraussetzungen kein Festhalten angeordnet werden:

- .1 die Vorschriften der Übereinkunft hinsichtlich der Benachrichtigung der Flaggenstaatverwaltung, des ernannten Besichtigers oder der anerkannten Stelle, die beziehungsweise der für die Ausstellung des einschlägigen Zeugnisses zuständig ist, sind ordnungsgemäß erfüllt worden;
- .2 vor dem Einlaufen in einen Hafen hat der Kapitän oder das Unternehmen der Hafenstaatbehörde Einzelheiten über die Unfallumstände und den eingetretenen Schaden sowie Angaben über die erforderliche Benachrichtigung der Flaggenstaatverwaltung übermittelt;
- .3 von Seiten des Schiffes werden bereits angemessene Abhilfemaßnahmen entsprechend den Anforderungen der Hafenstaatbehörde durchgeführt;
- .4 die Hafenstaatbehörde hat nach Benachrichtigung über den Abschluss der Abhilfemaßnahmen sichergestellt, dass die Mängel, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt dargestellt haben, beseitigt worden sind.

2.3.8 Da das Festhalten eines Schiffes eine ernste Angelegenheit ist, die viele Probleme mit sich bringt, kann es im besten Interesse des Hafenstaat-Besichtiger sein, mit den anderen interessierten Parteien (siehe Absatz 4.1.3) zusammenzuarbeiten. Beispielsweise kann der Hafenstaat-Besichtiger die Vertreter des Eigners auffordern, Vorschläge dafür zu unterbreiten, wie der Situation abgeholfen werden kann. Der Hafenstaat-Besichtiger soll auch in Betracht ziehen, mit dem Vertreter der Flaggenstaatverwaltung oder der für die Ausstellung der einschlägigen Zeugnisse zuständigen anerkannten Stelle zusammenzuarbeiten und diese hinsichtlich ihres Einverständnisses mit den Vorschlägen des Eigners und ihrerseits möglicherweise bestehenden zusätzlichen Anforderungen zu Rate zu ziehen. Die Einbeziehung weiterer Parteien könnte, ohne den Ermessensspielraum des Hafenstaat-Besichtigers in irgendeiner Weise einzuschränken, zu einem sichereren Schiff führen, nachgelagerte Diskussionen über die Umstände des Festhaltens verhindern und sich für den Fall eines Rechtsstreits über ein „unangemessenes Aufhalten“ als vorteilhaft erweisen.

2.3.9 Können Mängel nicht in dem Hafen beseitigt werden, in dem die Überprüfung stattgefunden hat, so kann der Hafenstaat-Besichtiger dem Schiff, vorbehaltlich der Erfüllung etwaig festgelegter angemessener Auflagen, die Weiterfahrt zu einem anderen Hafen gestatten. In diesem Fall soll der Hafenstaat-Besichtiger sicherstellen, dass die zuständige Behörde des nächsten Anlaufhafens und der Flaggenstaat unterrichtet werden.

2.3.10 Berichte an den Flaggenstaat über das Festhalten von Schiffen sollen hinreichend detailliert sein, um eine Beurteilung der Schwere der Mängel, die zu dem Festhalten geführt haben, zu ermöglichen.

2.3.11 Das Unternehmen beziehungsweise sein Vertreter haben das Recht, gegen ein von der Behörde eines Hafenstaats angeordnetes Festhalten eines Schiffes Widerspruch einzulegen. Der Widerspruch soll nicht dazu führen, dass das Festhalten ausgesetzt wird. Der Hafenstaat-Besichtiger soll den Kapitän des Schiffes gebührend über das Widerspruchsrecht belehren.

2.3.12 Um eine einheitliche Durchsetzung der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle geltenden Anforderungen sicherzustellen, sollen Hafenstaat-Besichtiger bei der Durchführung von Überprüfungen

im Rahmen der Hafenstaatkontrolle stets einen Auszug des Abschnitts 2.3 (Allgemeine Verfahrensleitlinien für Hafenstaat-Besichtiger) zum Nachschlagen bereithalten.

2.3.13 Hafenstaat-Besichtiger sollen außerdem mit den in den Anhängen zu diesen Verfahren aufgeführten ausführlichen Leitlinien vertraut sein.

2.4 Triftige Gründe

2.4.1 Überprüft ein Hafenstaat-Besichtiger ein ausländisches Schiff, das über ein Zeugnis nach einer Übereinkunft verfügen muss und das sich in einem Hafen oder an einem Offshore-Umschlagplatz im Hoheitsbereich des Hafenstaats befindet, so soll sich eine derartige Überprüfung darauf beschränken, festzustellen, ob sich gültige Zeugnisse und anderweitige einschlägige Unterlagen an Bord befinden sowie darauf, dass sich der Hafenstaat-Besichtiger einen Eindruck vom Gesamtzustand des Schiffes, seiner Ausrüstung und seiner Besatzung verschafft, es sei denn, es liegen „triftige Gründe“ dafür vor, anzunehmen, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung den Angaben in den Zeugnissen im Wesentlichen nicht entspricht.

2.4.2 Zu den „triftigen Gründen“ für die Durchführung einer gründlicheren Überprüfung zählen, ohne darauf beschränkt zu sein:

- .1 das Fehlen wesentlicher Ausrüstung oder Vorkehrungen, die durch die Übereinkünfte vorgeschrieben sind, wobei Absatz 1.2.6 zu berücksichtigen ist;
- .2 aus der Durchsicht der Schiffszeugnisse ergibt sich ein konkreter Hinweis darauf, dass ein oder mehrere Zeugnisse ungültig sind;
- .3 es liegen Beweise dafür vor, dass Zeugnisse und anderweitige Unterlagen, die durch die einschlägigen Übereinkünfte vorgeschrieben und in Teil A des Anhangs 12 aufgeführt sind, nicht an Bord sind, unvollständig sind, nicht geführt werden oder nicht korrekt geführt werden;
- .4 aus den allgemeinen Eindrücken des Hafenstaat-Besichtigers und seinen Beobachtungen ergibt sich ein konkreter Hinweis darauf, dass schwerwiegende Schäden oder Mängel an der Außenhaut des Schiffes oder an den schiffbaulichen Verbänden vorliegen, die eine Gefahr für die Festigkeit der Schiffsverbände oder für die Wasserdichtigkeit oder Wetterfestigkeit des Schiffes darstellen können;
- .5 aus den allgemeinen Eindrücken des Hafenstaat-Besichtigers und seinen Beobachtungen ergibt sich ein konkreter Hinweis darauf, dass bei der Sicherheit-, Verschmutzungsverhütung- oder Navigationsausrüstung schwerwiegende Mängel bestehen;
- .6 es liegen Informationen darüber oder Beweise dafür vor, dass der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen Abläufen an Bord, welche die Schiffssicherheit oder die Verhütung der Meeresverschmutzung betreffen, nicht vertraut ist oder dass diese nicht durchgeführt worden sind;
- .7 es liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass Besatzungsmitglieder in Schlüsselstellungen möglicherweise nicht in der Lage sind, miteinander oder mit anderen Personen an Bord zu kommunizieren;
- .8 irrtümliche Aussendung von Notsignalen, ohne dass diese anschließend unter Anwendung der ordnungsgemäßen Verfahren rückgängig gemacht wurden;
- .9 es geht ein Bericht oder eine Beschwerde ein, der beziehungsweise die Informationen darüber enthält, dass das Schiff unternormig zu sein scheint.

2.5 Gründlichere Überprüfungen

2.5.1 Werden auf dem Schiff keine gültigen Zeugnisse mitgeführt oder ergeben sich für den Hafenstaat-Besichtiger aufgrund seiner allgemeinen Eindrücke oder Beobachtungen an Bord triftige Gründe, anzunehmen, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung den Angaben in den Zeugnissen im Wesentlichen nicht entspricht oder dass der Kapitän oder die Besatzung nicht mit den wesentlichen Abläufen an Bord vertraut ist, so soll eine gründlichere Überprüfung nach Maßgabe der Beschreibung in diesem Kapitel unter Verwendung der einschlägigen Anhänge durchgeführt werden.

2.5.2 Während der Durchführung einer gründlicheren Überprüfung können die in Teil B des Anhangs 12 genannten Unterlagen hilfreich sein.

2.5.3 Es ist nicht vorgesehen, dass die gesamte Ausrüstung und alle Verfahren, die in diesem Kapitel aufgeführt sind, in einer einzigen Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle geprüft werden, es sei denn, der Zustand des Schiffes oder der Grad der Vertrautheit des Kapitäns oder der Besatzung mit elementaren Abläufen an Bord erfordert solch eine gründliche Überprüfung. Zudem sind diese Verfahren nicht dazu gedacht, einem Schiff, das zum Führen der Flagge einer anderen Vertragspartei des STCW-Übereinkommens von 1978 berechtigt ist, das Programm für die Erteilung von Zeugnissen für Seeleute des Hafenstaats aufzuerlegen oder ausländischen Schiffen Kontrollverfahren aufzuerlegen, die über diejenigen hinausgehen, die den Schiffen des Hafenstaats auferlegt werden.

Kapitel 3 - Verstöße und Festhalten

3.1 Erkennen eines unternormigen Schiffes

3.1.1 Im Allgemeinen wird ein Schiff als unternormig angesehen, wenn der Zustand seines Schiffskörpers, seiner Maschinen, seiner Ausrüstung oder seine Betriebssicherheit und der Schutz der Meeresumwelt das Anforderungsniveau der in den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen Normen in wesentlichem Maße unterschreiten oder die Besatzung nicht mit den Angaben im Schiffsbesatzungszeugnis im Einklang steht und dies unter anderem auf Folgendes zurückgeht:

- .1 das Fehlen wesentlicher Ausrüstung oder Vorkehrungen, die durch die Übereinkünfte vorgeschrieben sind, wobei Absatz 1.2.6 zu berücksichtigen ist;
- .2 Ausrüstung oder Vorkehrungen, welche die einschlägigen Vorgaben der Übereinkünfte nicht erfüllen, wobei Absatz 1.2.6 zu berücksichtigen ist;
- .3 erhebliche Schäden am Schiff oder an seiner Ausrüstung;
- .4 unzureichende betriebliche Fähigkeiten oder mangelnde Vertrautheit mit betrieblichen Abläufen auf Seiten der Besatzung;
- .5 die Besatzungsstärke ist oder die Zeugnisse der Seeleute sind unzureichend.

3.1.2 Würden diese offenkundigen Faktoren zusammengenommen oder einzeln eine Gefahr für das Schiff oder Personen an Bord oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen, wenn dem Schiff das Auslaufen gestattet würde, soll dieses als unternormiges Schiff angesehen werden. Der Hafenstaat-Besichtiger soll auch die Leitlinien in Anhang 2 berücksichtigen.

3.2 Vorlage von Informationen über Mängel

3.2.1 Informationen darüber, dass ein Schiff unternormig zu sein scheint, könnten den zuständigen Behörden des Hafenstaats (siehe Abschnitt 3.3) von einem Besatzungsmitglied, einem Berufsverband, einer Vereinigung, einer Gewerkschaft oder jeder anderen Einzelperson mit Interesse an der Sicherheit des Schiffes, seiner Besatzung und seiner Fahrgäste oder am Schutz der Meeresumwelt vorgelegt werden.

3.2.2 Diese Informationen sollen schriftlich vorgelegt werden, um eine ordnungsgemäße Dokumentation des Falles und der behaupteten Mängel zu ermöglichen. Werden die Informationen mündlich übermittelt, so soll für die Zwecke der Hafenstaataufzeichnungen vorgeschrieben sein, dass ein schriftlicher Bericht zu den Akten genommen wird, in dem die Person oder Stelle angegeben ist, von der die Informationen stammen. Der mit dem Fall betraute Hafenstaat-Besichtiger kann diese Informationen erfassen und sie als Teil seines Berichts vorlegen, wenn der Urheber hierzu nicht in der Lage ist.

3.2.3 Informationen, die zu einer Untersuchung führen können, sollen so früh wie möglich vorgelegt werden, damit die Behörden genügend Zeit haben, um die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

3.2.4 Jede Vertragspartei der einschlägigen Übereinkunft soll festlegen, welche Behörden Informationen über unternormige Schiffe erhalten und Maßnahmen einleiten sollen. Es sollen Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass Informationen, die der falschen Stelle vorgelegt wurden, von dieser umgehend an die zuständige Behörde weitergegeben werden, damit diese Maßnahmen ergreifen kann.

3.3 Maßnahmen des Hafenstaats für den Umgang mit mutmaßlich unternormigen Schiffen

3.3.1 Erhalten Behörden Informationen über ein mutmaßlich unternormiges Schiff oder behauptete Verschmutzungsrisiken sollen die Behörden den Sachverhalt umgehend untersuchen und die nach den gegebenen Umständen erforderlichen Maßnahmen gemäß den vorstehenden Abschnitten ergreifen.

3.3.2 Behörden, die Informationen über ein unternormiges Schiff erhalten, welche zu einem Festhalten führen könnten, sollen unverzüglich alle maritimen, konsularischen und/oder diplomatischen Vertreter des Flaggenstaats im Umfeld des Schiffes benachrichtigen und diese auffordern, Untersuchungen einzuleiten oder sich an diesen zu beteiligen. Ebenso soll gegebenenfalls die anerkannte Stelle, die im Namen des Flaggenstaats die einschlägigen Zeugnisse ausgestellt hat, benachrichtigt werden. Diese Bestimmungen entbinden die Behörden eines Hafenstaats, der Vertragspartei einer einschlägigen Übereinkunft ist, jedoch nicht von ihrer Verantwortung, geeignete Maßnahmen im Rahmen ihrer Befugnisse nach den einschlägigen Übereinkünften zu ergreifen.

3.3.3 Ist der Hafenstaat, der die Informationen erhalten hat, nicht in der Lage, Maßnahmen zu ergreifen, da nicht genügend Zeit zur Verfügung steht oder kein Hafenstaat-Besichtiger bereitgestellt werden kann, bevor das Schiff ausläuft, sollen die Informationen gegebenenfalls an die Behörden des Landes, in dem sich der nächste Anlaufhafen befindet, an den Flaggenstaat und auch an die anerkannte Stelle in diesem Hafen weitergegeben werden.

3.4 Verantwortung des Hafenstaats für die Ergreifung von Abhilfemaßnahmen

Kommt der Hafenstaat-Besichtiger zu dem Schluss, dass das Schiff als unternormig entsprechend den Festlegungen in Abschnitt 3.1 und Anhang 2 anzusehen ist, soll der Hafenstaat unverzüglich sicherstellen, dass Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit des Schiffes sowie sei-

ner Fahrgäste und/oder Besatzung zu gewährleisten und um jede Gefahr für die Meeresumwelt zu beseitigen, bevor er dem Schiff das Auslaufen gestattet.

3.5 Leitlinien für das Festhalten von Schiffen

Obgleich es nicht möglich ist, ein Schiff alleine unter Verweis auf eine Liste mit einschlägigen Mängeln als unternormig einzustufen, bietet Anhang 2 Leitlinien für das Festhalten von Schiffen.

3.6 Aussetzung der Überprüfung

3.6.1 Unter außergewöhnlichen Umständen kann die Behörde in Fällen, in denen als Ergebnis einer gründlicheren Überprüfung festgestellt wird, dass der Gesamtzustand eines Schiffes und seiner Ausrüstung, auch unter Berücksichtigung der Besatzungsverhältnisse, offensichtlich unternormig ist, eine Überprüfung aussetzen.

3.6.2 Bevor eine Überprüfung ausgesetzt wird, soll der Hafenstaat-Besichtiger in den entsprechenden in Anhang 2 genannten Bereichen Mängel erfasst haben, die ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen.

3.6.3 Die Überprüfung kann so lange ausgesetzt werden, bis die Verantwortlichen die erforderlichen Maßnahmen getroffen haben, um sicherzustellen, dass das Schiff den Vorschriften der einschlägigen Übereinkünfte entspricht.

3.6.4 In Fällen, in denen ein Schiff festgehalten wird und eine Überprüfung ausgesetzt wird, soll die Behörde des Hafenstaats die betroffenen Parteien unverzüglich benachrichtigen. Die Benachrichtigung soll Informationen über das Festhalten umfassen sowie die Angabe, dass die Überprüfung so lange ausgesetzt wird, bis diese Behörde davon unterrichtet worden ist, dass das Schiff allen einschlägigen Vorschriften entspricht.

3.7 Verfahren für die Mängelbeseitigung und die Aufhebung der Festhalteanordnung

3.7.1 Jede Behörde bemüht sich, die Beseitigung aller festgestellten Mängel zu gewährleisten.

3.7.2 Bei Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder die Umwelt darstellen, soll der Hafenstaat-Besichtiger – mit Ausnahme der Fälle nach Absatz 3.7.3 – sicherstellen, dass die Gefahr beseitigt wird, bevor dem Schiff gestattet wird, auszulaufen. Zu diesem Zweck sollen geeignete Maßnahmen getroffen werden, zu denen auch das Festhalten oder ein förmliches Verbot gegenüber dem Schiff gehören kann, einen Betriebsvorgang fortzusetzen, weil Mängel festgestellt worden sind, die einzeln oder zusammengenommen die Fortsetzung dieses Betriebsvorgangs zu einer Gefahr machen würden.

3.7.3 Können Mängel im Sinne des Absatzes 3.7.2, die zu einem Festhalten geführt haben, nicht in dem Hafen beseitigt werden, in dem die Überprüfung stattgefunden hat, so kann die Behörde des Hafenstaats dem Schiff nach Wahl des Kapitäns und mit dem Einverständnis dieser Behörde dem Schiff die Weiterfahrt zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft gestatten, soweit die zwischen der Behörde des Hafenstaats und dem Flaggenstaat vereinbarten Bedingungen eingehalten werden. Solche Bedingungen sollen sicherstellen, dass das Schiff nicht ausläuft, bis es weiterfahren kann, ohne dass dies eine Gefahr für die Sicherheit der Fahrgäste oder der Besatzung oder für andere Schiffe oder eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt. Solche Bedingungen können eine Bestätigung des Flaggenstaats darüber umfassen, dass auf dem betroffenen Schiff Abhilfemaßnahmen ergriffen worden sind. Unter solchen Umständen soll die Behörde des Hafenstaats die Behörde des nächsten Anlaufhafens des Schiffes, die in Absatz 4.1.4 genannten Parteien und gegebenenfalls andere Behörden benachrichtigen. Die Benachrichtigung von Behörden soll nach dem Muster in Anhang 14 erfolgen. Die Behörde, die eine solche Benachrichtigung erhält, soll die

benachrichtigende Behörde über ergriffene Maßnahmen unterrichten und kann dazu das Muster in Anhang 15 verwenden.

3.7.4 Unter der Bedingung, dass alle denkbaren Bemühungen zur Beseitigung sämtlicher anderer Mängel, abgesehen von solchen nach den Absätzen 3.7.2 und 3.7.3, unternommen worden sind, kann dem Schiff gestattet werden, zu einem Hafen weiterzufahren, wo die Beseitigung der letztgenannten Mängel möglich ist.

3.7.5 Läuft ein Schiff nach Absatz 3.7.3 aus, ohne die Bedingungen zu erfüllen, denen die Behörde des Hafens, in dem die Überprüfung stattgefunden hat, zugestimmt hat, soll diese Hafenstaatbehörde unverzüglich den nächsten Hafen, soweit dieser bekannt ist, den Flaggenstaat und alle anderen Behörden unterrichten, bei denen sie dies für angemessen hält.

3.7.6 Läuft ein Schiff nach Absatz 3.7.3 den benannten Reparatrhafen nicht an, soll die Hafenstaatbehörde des Reparatrhafens unverzüglich den Flaggenstaat sowie den Hafenstaat unterrichten, der das Festhalten angeordnet hat, die dann angemessene Maßnahmen ergreifen können, sowie alle anderen Behörden benachrichtigen, bei denen sie dies für angemessen hält.

Kapitel 4 – Meldevorschriften

4.1 Meldung durch den Hafenstaat

4.1.1 Die Behörden von Hafenstaaten sollen sicherstellen, dass der Kapitän des Schiffes nach Abschluss der Überprüfung ein Dokument erhält, das die Ergebnisse der Überprüfung, Angaben zu etwaigen Maßnahmen des Hafenstaat-Besichtigers und eine Liste der durch den Kapitän und/oder das Unternehmen zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen enthält. Solche Berichte sollen das in Anhang 13 dargestellte Format haben.

4.1.2 Verweigert eine Vertragspartei im Zuge der Ausübung der Hafenstaatkontrolle einem ausländischen Schiff das Anlaufen von Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen in ihrem Hoheitsbereich, so soll sie, unabhängig davon, ob dies aufgrund von Informationen über ein unternormiges Schiff geschieht oder nicht, dem Kapitän und dem Flaggenstaat unverzüglich ihre Gründe für die Verweigerung des Anlaufens mitteilen.

4.1.3 Im Fall eines Festhaltens soll sobald wie möglich zumindest eine erste Mitteilung an die Verwaltung des Flaggenstaats übermittelt werden (siehe Absätze 2.3.8 und 3.3.2). Erfolgt eine solche Mitteilung in mündlicher Form, soll sie anschließend schriftlich bestätigt werden. Die Mitteilung soll mindestens den genauen Schiffsnamen, die IMO-Nummer, Abschriften der Formblätter A und B nach Anhang 13, den Zeitpunkt, zu dem das Festhalten erfolgte, sowie Abschriften einer etwaigen Festhalteanordnung umfassen. Ebenso sollen gegebenenfalls die anerkannten Stellen, die im Namen des Flaggenstaats die einschlägigen Zeugnisse ausgestellt haben, benachrichtigt werden. Die genannten Parteien sollen auch über die Aufhebung der Festhalteanordnung schriftlich benachrichtigt werden. Diese Benachrichtigung soll mindestens den Schiffsnamen, die IMO-Nummer, das Datum und die Uhrzeit der Aufhebung und eine Abschrift des Formblatts B nach Anhang 13 umfassen.

4.1.4 Wurde dem Schiff gestattet, mit bekannten Mängeln auszulaufen, sollen die Behörden des Hafenstaats den Behörden des Landes des nächsten in Betracht kommenden Anlaufhafens, dem Flaggenstaat und gegebenenfalls der anerkannten Stelle alle Informationen über den Sachverhalt zukommen lassen.

4.1.5 Vertragsparteien einer einschlägigen Übereinkunft sollen, wenn sie eine Kontrolle durchgeführt haben, die zu einem Festhalten geführt hat, der Organisation nach Regel I/19 des SOLAS-Übereinkommens von 1974, Artikel 11 von MARPOL oder Artikel X Absatz 3 des STCW-Übereinkommens

von 1978 Bericht erstatten. Solche Mängelberichte sollen vom Hafenstaat oder einem regionalen Hafenstaatkontrollsystem nach den Formblättern in Anhang 13 oder 16, soweit jeweils zutreffend, erstellt werden beziehungsweise können auch elektronisch vorgelegt werden.

4.1.6 Abschriften solcher Mängelberichte sollen neben der Weiterleitung an die Organisation vom Hafenstaat unverzüglich an die Behörden des Flaggenstaats und gegebenenfalls an die anerkannte Stelle übermittelt werden, die das betreffende Zeugnis ausgestellt hat. Festgestellte Mängel, die nicht mit den einschlägigen Übereinkünften im Zusammenhang stehen oder die Schiffe von Nicht-Vertragsparteien oder solche mit einem Raumgehalt unterhalb des Anwendungsbereichs der jeweiligen Übereinkunft betreffen, sollen Flaggenstaaten und/oder entsprechenden Organisationen vorgelegt werden aber nicht der IMO.

4.1.7 Einschlägige Telefonnummern und Anschriften von Flaggenstaatenzentralen, an die die Berichte wie vorstehend erläutert übermittelt werden sollen, sowie Anschriften von Flaggenstaatstellen, die Überprüfungsdienste anbieten, sollen der Organisation² mitgeteilt werden.

4.2 Meldung durch den Flaggenstaat

4.2.1 Nach Erhalt eines Berichts über ein Festhalten sollen der Flaggenstaat und, soweit zutreffend, die anerkannte Stelle über die Verwaltung des Flaggenstaats so bald wie möglich die Organisation über Abhilfemaßnahmen unterrichten, die im Hinblick auf das Festhalten ergriffen worden sind; diese können vom Flaggenstaat auf elektronischem Wege an das Globale Integrierte Schifffahrtinformationssystem (GISIS) übermittelt oder im Format des in Anhang 17 dargestellten Musters vorgelegt werden.

4.2.2 Einschlägige Telefonnummern und Anschriften von Hafenstaatkontrollstellen, -zentralen und Erbringern von Überprüfungsdiensten sollen der Organisation mitgeteilt werden.

4.3 Meldung behaupteter Mängel im Zusammenhang mit MARPOL

4.3.1 Ein Bericht über behauptete Mängel oder Verstöße gegen die Einleitvorschriften im Zusammenhang mit MARPOL soll dem Flaggenstaat so bald wie möglich weitergeleitet werden, vorzugsweise nicht später als 60 Tage nachdem die Mängel oder Verstöße beobachtet wurden. Solche Berichte können das in Anhang 13 oder 16 dargestellte Format haben, je nach dem welcher Anhang zutrifft. Wird ein Verstoß gegen die Einleitvorschriften vermutet, sollen die entsprechenden Informationen durch Beweise für die Verstöße ergänzt werden, die mindestens die in den Teilen 2 und 3 der Anhänge 3 und 4 dieser Verfahren aufgeführten Angaben umfassen sollen.

4.3.2 Bei Erhalt eines Berichts über behauptete Mängel oder Verstöße gegen die Einleitvorschriften sollen der Flaggenstaat und, soweit zutreffend, die anerkannte Stelle über die Verwaltung des Flaggenstaats, die Partei, welche die Meldung gemacht hat, so bald wie möglich darüber unterrichten, welche umgehenden Maßnahmen hinsichtlich der behaupteten Mängel ergriffen worden sind. Diese Partei und die Organisation sollen nach Abschluss einer solchen Maßnahme über das Ergebnis unterrichtet werden und die Einzelheiten sollen gegebenenfalls in den verbindlichen Jahresbericht an die Organisation aufgenommen werden.

² Solche Anschriften finden sich in MSC-MEPC-Rundschreiben MSC-MEPC.6/Circ.17 (Nationale Kontaktstellen für Sicherheit und die Verhütung und Bekämpfung von Meeresverschmutzung) in seiner zuletzt geänderten Fassung auf der IMO-Homepage und im GISIS-Modul für Kontaktstellen (<http://gisis.imo.org/Public>).

Kapitel 5 – Nachprüfungsverfahren

5.1 Bericht über Stellungnahmen

5.1.1 Im Interesse einer allgemeinen Verfügbarmachung von Informationen über Mängel und Abhilfemaßnahmen soll die Organisation zeitnah eine Zusammenfassung solcher Meldungen erstellen, damit die Informationen im Einklang mit den Verfahren der Organisation allen Vertragsparteien der einschlägigen Übereinkünfte bekannt gemacht werden kann. Die Zusammenfassung der Mängelberichte soll Hinweise zu Maßnahmen seitens des Flaggenstaats enthalten oder dazu, ob eine Stellungnahme des betroffenen Flaggenstaats aussteht.

5.1.2 Der jeweilige Ausschuss soll die Zusammenfassung der Mängelberichte regelmäßig auswerten, um zu ermitteln, welche Maßnahmen möglicherweise erforderlich sind, um eine kohärente und wirksame Anwendung der IMO-Instrumente, unter genauer Beachtung der von den Vertragsparteien der einschlägigen Übereinkünfte berichteten Schwierigkeiten, insbesondere im Hinblick auf Entwicklungsländer in ihrer Eigenschaft als Hafenstaaten, sicherzustellen.

5.1.3 Empfehlungen zur Bewältigung solcher Schwierigkeiten, wenn diese von dem jeweiligen Ausschuss erkannt werden, sollen gegebenenfalls in das einschlägige IMO-Instrument aufgenommen werden und jede Veränderung hinsichtlich der Verfahren und Pflichten soll in den Unterlagen des Hafenstaats nachgehalten werden.

Anhang 1

Verhaltenskodex für Hafenstaat-Besichtiger, die Überprüfungen im Rahmen regionaler Memoranda of Understanding und der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle durchführen (MSC-MEPC-Rundschreiben MSC-MEPC.4/Circ.2)**Einleitung**

1 Dieser Kodex enthält Leitlinien hinsichtlich der Integritäts-, Professionalitäts- und Transparenzstandards, die regionale Hafenstaatkontrollsysteme von allen Hafenstaat-Besichtigern erwarten, die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchführen oder an diesen beteiligt sind.

Ziel

2 Ziel dieses Kodex ist es, Hafenstaat-Besichtiger dabei zu unterstützen, ihre Kontrollen mit einem Höchstmaß an Professionalität durchzuführen. Hafenstaat-Besichtiger spielen bei der Erreichung der Ziele des regionalen Hafenstaatkontrollsystems eine zentrale Rolle. Sie stehen tagtäglich mit der Seeschifffahrt in Kontakt. Von ihnen wird erwartet, dass sie im Einklang mit den geltenden Gesetzen, den Regeln ihrer Regierung sowie fair, offen, unparteiisch und einheitlich handeln.

Grundsätze des Kodex

3 Der Verhaltenskodex umfasst drei Grundsätze, nach denen alle Maßnahmen von Hafenstaat-Besichtigern beurteilt werden: Integrität, Professionalität und Transparenz. Diese Begriffe haben folgende Bedeutungen:

- .1 Integrität steht für den Zustand, der durch moralische Korrektheit, Ehrlichkeit sowie die Abwesenheit korrumpierender Einflüsse oder Beweggründe gekennzeichnet ist.
- .2 Professionalität steht für die Einhaltung anerkannter beruflicher Verhaltensstandards und die Anwendung anerkannten Fachwissens. Die Verhaltensstandards für Hafenstaat-Besichtiger werden von der Seeschifffahrtsbehörde und durch allgemeinen Konsens der Hafenstaaten festgelegt, die Mitgliedstaaten sind.
- .3 Transparenz bedeutet Offenheit und Rechenschaftspflicht.

4 Eine Liste der von Hafenstaat-Besichtigern im Zuge der Anwendung dieser Grundsätze erwarteten Vorgehens- und Verhaltensweisen ist in der Anlage zu diesem Anhang wiedergegeben.

5 Die Einhaltung beruflicher Standards steigert die Glaubwürdigkeit von Hafenstaat-Besichtigern und verleiht den Ergebnissen ihrer Überprüfungen einen höheren Stellenwert.

6 Der Verhaltenskodex entbindet Hafenstaat-Besichtiger nicht von der Verpflichtung zur Einhaltung der besonderen Anforderungen der Übereinkünfte über die Hafenstaatkontrolle sowie des geltenden innerstaatlichen Rechts.

Anlage

Verhaltenskodex für Hafenstaat-Besichtiger

Verfahrens- und Verhaltensweisen von Hafenstaat-Besichtigern

Hafenstaat-Besichtiger sollen

- 1 bei der Erfüllung ihrer Pflichten ihr fachliches Urteilsvermögen zugrunde legen;

Respekt

- 2 bedenken, dass ein Schiff für seine Besatzungsmitglieder sowohl Zuhause als auch Arbeitsplatz ist und ihre Ruhe oder Privatsphäre nicht in unangemessener Weise stören;
- 3 alle Regeln beachten, die an Bord gelten, wie das Ausziehen schmutziger Schuhe oder das Ablegen schmutziger Arbeitskleidung;
- 4 sich beim Treffen von Entscheidungen nicht von der ethnischen Zugehörigkeit, dem Geschlecht, der Religion oder der Nationalität der Besatzung beeinflussen lassen und alle Besatzungsmitglieder respektvoll behandeln;
- 5 die Autorität des Kapitäns oder seines Stellvertreters respektieren;
- 6 sich zwar höflich aber erforderlichenfalls auch professionell und bestimmt verhalten;
- 7 nie Drohungen aussprechen, grob oder autoritär auftreten oder sich einer Sprache bedienen, an der Anstoß genommen werden könnte;
- 8 erwarten können, mit Höflichkeit und Respekt behandelt zu werden;

Durchführung von Überprüfungen

- 9 alle gesundheits- und sicherheitsbezogenen Anforderungen des Schiffes sowie ihrer Verwaltung erfüllen, wie das Tragen persönlicher Schutzkleidung, und keine Maßnahmen ergreifen oder veranlassen, welche die Sicherheit des Hafenstaat-Besichtigers oder der Schiffsbesatzung beeinträchtigen könnten;
- 10 alle sicherheitsbezogenen Anforderungen des Schiffes erfüllen und auf eine Begleitung durch eine verantwortliche Person warten;
- 11 ihre Ausweise zu Beginn der Überprüfung dem Kapitän oder dem Vertreter des Eigners vorlegen;
- 12 die Gründe für die Überprüfung erläutern; geht die Überprüfung jedoch auf einen Bericht oder eine Beschwerde zurück, so darf die Identität der Person, von der die Beschwerde stammt, nicht preisgegeben werden;
- 13 die Verfahren für die Hafenstaatkontrolle sowie die Anforderungen des Übereinkommens einheitlich und professionell anwenden und gegebenenfalls pragmatisch auslegen;
- 14 nicht versuchen, die Besatzung zu täuschen, indem sie diese beispielsweise auffordern, Dinge zu tun, die den einschlägigen Übereinkünften widersprechen;
- 15 die Besatzung bitten, das Funktionieren von Ausrüstung sowie betrieblicher Abläufe, zum Beispiel Übungen, unter Beweis zu stellen und selbst keine Prüfungen durchführen;

-
- 16 Rat einholen, wenn sie sich bezüglich einer Anforderung oder ihrer Erkenntnisse nicht sicher sind, statt eine nicht fundierte Entscheidung zu treffen, beispielsweise indem sie Kollegen, Veröffentlichungen, die Flaggenverwaltung oder die anerkannte Stelle konsultieren;
- 17 wo dies gefahrlos möglich ist, den betrieblichen Anforderungen des Hafens und des Schiffes Rechnung tragen;
- 18 dem Kapitän die Ergebnisse der Überprüfung sowie die erforderlichen Abhilfemaßnahmen verständlich erläutern und sicherstellen, dass der Überprüfungsbericht klar verstanden wird;
- 19 dem Kapitän vor dem Verlassen des Schiffes einen lesbaren und verständlichen Überprüfungsbericht übergeben;

Meinungsverschiedenheiten

- 20 mit jeder Meinungsverschiedenheit bezüglich der Durchführung oder der Ergebnisse der Überprüfung ruhig und geduldig umgehen;
- 21 den Kapitän über das vorhandene Beschwerdeverfahren informieren, wenn die Meinungsverschiedenheit nicht innerhalb einer angemessenen Frist gelöst werden kann;
- 22 den Kapitän im Falle eines Festhaltens über das Recht aufklären, Rechtsmittel einzulegen sowie über die einschlägigen Verfahren;

Integrität

- 23 unabhängig sein und kein wirtschaftliches Interesse an ihren Häfen und den von ihnen überprüften Schiffen oder an den Unternehmen haben, die in ihren Häfen Dienste erbringen. Beispielsweise sollen Hafensstaat-Besichtiger nicht – auch nicht auf Gelegenheitsbasis – bei Unternehmen angestellt sein, die in ihren Häfen Schiffe betreiben, und Hafensstaat-Besichtiger sollen kein wirtschaftliches Interesse an Reparaturunternehmen in ihren Häfen haben;
- 24 die Freiheit haben, ihre Entscheidung auf der Grundlage der Erkenntnisse ihrer Überprüfungen treffen zu können und nicht auf der Grundlage etwaiger wirtschaftlicher Erwägungen des Hafens;
- 25 stets die Regeln ihrer Behörden hinsichtlich der Annahme von Geschenken und Begünstigungen beachten, beispielsweise bei Mahlzeiten an Bord;
- 26 jegliche Bestechungsversuche entschieden ablehnen und jeden offenkundigen Fall der Seeschiffahrtsbehörde melden;
- 27 ihre Befugnisse nicht missbrauchen, um eine Begünstigung oder einen finanziellen oder anderweitigen Vorteil zu erlangen;

Aktualisierung der Kenntnisse

- 28 ihre technischen Kenntnisse regelmäßig auf den neuesten Stand bringen.

Anhang 2

Leitlinien für das Festhalten von Schiffen

1 Grundsätze für die Mängelbeseitigung beziehungsweise das Festhalten eines Schiffes

1.1 Bei der Entscheidung über die Behebung eines Mangels oder das Festhalten eines Schiffes muss der Hafenstaat-Besichtiger die Ergebnisse der gründlicheren Überprüfung nach Absatz 2.5 der in diesem Anhang enthaltenen Verfahren und Leitlinien berücksichtigen.

1.2 Der Hafenstaat-Besichtiger entscheidet auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens, ob er das Schiff bis zur Beseitigung der Mängel festhält oder ihm gestattet, mit bestimmten Mängeln auszulaufen, wenn dies keine unangemessene Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder die Meeresumwelt darstellt; bei seiner Entscheidung berücksichtigt er auch die besonderen Umstände der beabsichtigten Reise.

2 Festhalten im Zusammenhang mit der Mindestbesatzungsstärke und STCW-Zeugnissen

Bevor ein Schiff festgehalten wird, weil es nicht über die erforderliche Mindestbesatzungsstärke und die erforderlichen STCW-Zeugnisse verfügt, ist unter gebührender Beachtung der Punkte, die unter „Bereiche, die unter das STCW-Übereinkommen von 1978 fallen“ aufgeführt sind, Folgendes zu berücksichtigen:

- .1 die Dauer und Art der beabsichtigten Reise oder des beabsichtigten Einsatzes;
- .2 die Frage, ob der Mangel eine Gefahr für das Schiff, die Personen an Bord oder die Meeresumwelt darstellt;
- .3 die Frage, ob für die Besatzung angemessene Ruhezeiten in den Aufzeichnungen eingetragen wurden oder nicht und ob Beweise dafür vorliegen, dass die Mindestruhezeiten wiederholt nicht eingehalten wurden;
- .4 Größe und Typ des Schiffes sowie die zur Verfügung stehende Ausrüstung;
- .5 die Art der Ladung.

3 Verfahren für das Festhalten von Schiffen aller Größen

3.1 Der Hafenstaat-Besichtiger legt seinem fachlichen Urteil darüber, ob ein Schiff festgehalten werden soll oder nicht, folgende Kriterien zugrunde:

- .1 Zeitpunkt: Schiffe, die aus Sicherheitsgründen nicht auslaufen dürfen, werden ungeachtet der Dauer ihres Aufenthalts im Hafen bei der ersten Überprüfung festgehalten;
- .2 Kriterium der erneuten Überprüfung: Das Schiff wird festgehalten, wenn die Mängel so schwerwiegend sind, dass ein Hafenstaat-Besichtiger auf das Schiff zurückkehren muss, um sich davon zu überzeugen, dass sie behoben worden sind, bevor das Schiff ausläuft.

3.2 Die Einstufung der Mängel als schwerwiegend ergibt sich aus der Notwendigkeit der Rückkehr des Hafenstaat-Besichtigers auf das Schiff.

3.3 Beim Treffen der Entscheidung darüber, ob die an dem Schiff festgestellten Mängel hinreichend schwerwiegend sind, um ein Festhalten zu rechtfertigen, soll der Hafenstaat-Besichtiger prüfen, ob:

- .1 das Schiff über die einschlägigen Unterlagen verfügt und ob diese gültig sind;
- .2 das Schiff über die nach dem Schiffsbesatzungszeugnis oder einem gleichwertigen Dokument erforderliche Besatzung verfügt.

3.4 Bei der Überprüfung soll der Hafenstaat-Besichtiger ferner prüfen, ob Schiff und/oder Besatzung während der gesamten bevorstehenden Reise zu Folgendem in der Lage sind:

- .1 sichere Navigation;
- .2 sicherer Umschlag und sichere Beförderung der Ladung sowie Überwachung ihres Zustandes;
- .3 sicherer Betrieb des Maschinenraum;
- .4 Aufrechterhaltung der einwandfreien Funktion von Antrieb und Ruderanlage;
- .5 wirksame Brandbekämpfung in jedem Teil des Schiffes, falls erforderlich;
- .6 schnelles und sicheres Verlassen des Schiffes und Durchführung von Rettungsmaßnahmen, falls erforderlich;
- .7 Verhütung der Umweltverschmutzung;
- .8 Wahrung ausreichender Stabilität;
- .9 Aufrechterhaltung einer ausreichenden Wasserdichtigkeit;
- .10 Verständigung in Notsituationen, falls erforderlich;
- .11 Gewährleistung sicherer und gesunder Bedingungen an Bord.

3.5 Fällt unter Berücksichtigung aller festgestellten Mängel auch nur eine dieser Prüfungen negativ aus, so soll das Festhalten des Schiffes ernsthaft in Betracht gezogen werden. Ein Zusammentreffen mehrerer weniger schwerwiegender Mängel kann ebenfalls das Festhalten des Schiffes rechtfertigen.

4 Allgemeines

Das Fehlen der in den einschlägigen Übereinkünften vorgeschriebenen gültigen Zeugnisse kann das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen. Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, der nicht Vertragspartei einer Übereinkunft ist oder eine andere einschlägige Übereinkunft nicht umgesetzt hat, sind jedoch nicht berechtigt, die von der Übereinkunft oder einem anderen einschlägigen Regelwerk vorgeschriebenen Zeugnisse mitzuführen. Das Fehlen der vorgeschriebenen Zeugnisse allein soll daher noch kein Grund für das Festhalten der betreffenden Schiffe sein; im Zuge der Anwendung der Bestimmung, die besagt, dass keine günstigere Behandlung gewährt werden soll, ist jedoch die weitestgehende Einhaltung der in diesen Verfahren enthaltenen Vorschriften und Kriterien zu verlangen, bevor das Schiff ausläuft.

5 Mängel, die ein Festhalten rechtfertigen

Um den Hafenstaat-Besichtiger bei der Anwendung dieser Leitlinien zu unterstützen, folgt im Anschluss eine nach den einschlägigen Übereinkünften und/oder Codes unterteilte Auflistung von Mängeln, die als so schwerwiegend angesehen werden, dass sie ein Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen können. Diese Aufzählung gilt nicht als erschöpfend; sie führt lediglich Beispiele für die in Betracht kommenden Punkte auf. Die nachstehenden, ein Festhalten rechtfertigenden Mängel im Bereich des STCW-Übereinkommens von 1978 stellen allerdings nur Gründe für ein Festhalten nach diesem Übereinkommen dar.

Bereiche, die unter das SOLAS-Übereinkommen von 1974 fallen

- 1 Störung des Antriebs und anderer wichtiger Maschinen sowie der elektrischen Anlagen.
- 2 Unzureichende Sauberkeit des Maschinenraums, übermäßiges Auftreten von Öl-Wasser-Gemischen in den Bilgen, Isolierung der Rohrleitungen einschließlich der Abgasleitungen des Maschinenraums mit Öl verschmutzt, fehlerhaftes Arbeiten der Lenzpumpenanlagen.
- 3 Störung von Notstromaggregat, Beleuchtung, Batterien und Schaltern.
- 4 Störung der Haupt- und der Hilfsrunderanlage.
- 5 Fehlen, Störung, ungenügendes Fassungsvermögen oder schwere Beschädigung der persönlichen Rettungsmittel, der Überlebensfahrzeuge sowie der Aussetz- und Einholvorrichtungen (siehe auch MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1490/Rev.1).
- 6 Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder so schwere Beschädigung des Feuermeldesystems, des Feueralarmsystems, der Feuerlöschschrüstung, der fest eingebauten Feuerlöschanlagen, der Lüftungsventile, der Brandklappen, der Schnellverschlussvorrichtungen, dass sie ihren Zweck nicht mehr erfüllen können.
- 7 Fehlen, schwere Beschädigung oder Störung der Brandschutzeinrichtungen im Ladungsbe- reich von Tankschiffen.
- 8 Fehlen, nicht vorschriftsmäßiger Zustand oder schwere Beschädigung der Signallichter, Sig- nalkörper oder der Schallsignale.
- 9 Fehlen oder Störung der Funkausrüstung für den Not- und Sicherheitsfunkverkehr.
- 10 Fehlen oder Störung der Navigationsausrüstung (wobei Regel V/16.2 des SOLAS-Überein- kommens von 1974 zu berücksichtigen ist).
- 11 Fehlen berechtigter Seekarten für Navigationszwecke und/oder aller sonstigen einschlägigen nautischen Veröffentlichungen, die für die beabsichtigte Reise erforderlich sind; dabei ist zu berücksichtigen, dass für die Seekarten ersatzweise elektronische Seekarten verwendet werden dürfen.
- 12 Fehlen einer funkenfreien Entlüftung für Ladepumpenräume.
- 13 Vorliegen schwerwiegender Mängel im Zusammenhang mit den betrieblichen Anforderun- gen nach Anhang 7.
- 14 Nichtübereinstimmung von Stärke, Zusammensetzung oder Befähigung der Besatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis.
- 15 Nichtumsetzung oder Nichtdurchführung des Erweiterten Besichtigungsprogramms nach Regel XI-1/2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und dem Internationalen Code von 2011 über das verschärfte Besichtigungsprogramm während der Besichtigung von Massen- gutschiffen und Öltankschiffen (ESP-Code von 2011) in seiner zuletzt geänderten Fassung.
- 16 Fehlen oder Störung eines Schiffsdatenschreibers, obwohl dessen Verwendung verbindlich vorgeschrieben ist.

Bereiche, die unter den IBC-Code fallen

- 1 Beförderung eines Stoffes, der nicht im Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut aufgeführt ist, oder fehlende Ladungsunterlagen.
- 2 Fehlende oder beschädigte Hochdrucksicherheitsvorrichtungen.
- 3 Elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Anforderungen des Codes genügen.
- 4 Zündquellen an gefahrgeneigten Stellen.
- 5 Nichteinhaltung der besonderen Anforderungen.
- 6 Überschreiten der höchstzulässigen Ladungsmenge je Tank.
- 7 Unzureichender Wärmeschutz für empfindliche Ladungen.
- 8 Druck-Alarmeinrichtungen für Ladetanks nicht funktionsfähig.
- 9 Beförderung von Ladungen, die inhibiert werden müssen, ohne gültige Bescheinigung über die Inhibierung.

Bereiche, die unter den IGC-Code fallen

- 1 Beförderung eines Stoffes, der nicht im Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt ist, oder fehlende Ladungsunterlagen.
- 2 Fehlende Verschlusseinrichtungen für Unterkunfts- oder Wirtschaftsräume.
- 3 Nicht gasdichte Schotten.
- 4 Fehlerhafte Gasschleusen.
- 5 Fehlende oder fehlerhafte Schnellschlussventile.
- 6 Fehlende oder fehlerhafte Sicherheitsventile.
- 7 Elektrische Anlagen, die nicht eigensicher sind oder nicht den Anforderungen des Codes genügen.
- 8 Nicht funktionsfähige Lüfter im Ladungsbereich.
- 9 Druck-Alarmeinrichtungen für Ladetanks nicht funktionsfähig.
- 10 Gasspüranlage und/oder Spüranlage für giftige Gase fehlerhaft.
- 11 Beförderung von Ladungen, die inhibiert werden müssen, ohne gültige Bescheinigung über die Inhibierung.

Bereiche, die unter LL 1966 und LL PROT 1988 fallen

- 1 In ihrem Umfang erhebliche Bereiche mit Schäden oder Korrosion oder Lochfraß in der Beplattung und Steifen von Decks und Schiffskörper, wodurch die Seetüchtigkeit beziehungsweise die Festigkeit gegenüber örtlichen Belastungen beeinträchtigt wird, sofern nicht eine sachgemäße vorläufige Reparatur für die Reise zu einem Hafen zwecks dauerhafter Reparatur durchgeführt worden ist.
- 2 Festgestellter Fall von unzureichender Stabilität.
- 3 Fehlen ausreichender und verlässlicher Angaben in zugelassener Form, die es dem Kapitän ermöglichen, rasch und einfach Ladung und Ballast seines Schiffes so zu verteilen, dass hinsichtlich der Stabilität zu jeder Zeit und unter wechselnden Bedingungen im Laufe der Reise ein ausreichender Sicherheitsspielraum gewährleistet ist und dass die schiffbaulichen Verbände keinen unvertretbaren Belastungen ausgesetzt werden.
- 4 Fehlen, schwere Beschädigung oder Defekt der Verschlusseinrichtungen, der Lukenverschlüsse und der wasserdichten/wetterdichten Türen.
- 5 Überladung.
- 6 Fehlen oder Unleserlichkeit der Tiefgangsmarken und/oder Freibordmarken.
- 7 Die Vorrichtungen für das Lenzen des Decks sind nicht in einem zufriedenstellenden oder betriebsbereiten Zustand.

Bereiche, die unter Anlage I von MARPOL fallen

- 1 Die Öl-Wasser-Separatoranlage, das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl oder die 15-ppm-Alarmvorrichtungen fehlen, weisen schwere Schäden auf oder funktionieren nicht richtig.
- 2 Der verbleibende Raum im Sloptank und/oder Ölschlamm tank reicht für die vorgesehene Fahrt nicht aus.
- 3 Nichtverfügbarkeit des Öltagebuchs.
- 4 Es wurde eine unzulässige Umgehungsleitung zum Einleiten eingebaut.
- 5 Nichteinhaltung der Vorschriften der Regel 20 Absatz 4 oder der alternativen Vorschriften der Regel 20 Absatz 7.
- 6 Ölhaltiges Bilgenwasser und/oder ölhaltige Rückstände haben sich in Maschinenräumen angesammelt.

Bereiche, die unter Anlage II von MARPOL fallen

- 1 Fehlen des Handbuchs über Verfahren und Vorkehrungen (P&A-Handbuch).
- 2 Die Ladung ist nicht eingestuft.
- 3 Es ist kein Ladungstagebuch vorhanden.
- 4 Es wurde eine unzulässige Umgehungsleitung zum Einleiten eingebaut.

Bereiche, die unter Anlage III von MARPOL fallen und Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter

- 1 Fehlen eines gültigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter (sofern erforderlich).
- 2 Fehlen eines Verzeichnisses der gefährlichen Ladung oder eines detaillierten Stauplans vor Auslaufen des Schiffes.
- 3 Die Stau- und Trennvorschriften der Kapitel 7.1, 7.2, 7.4, 7.5 und 7.6 des IMDG-Codes werden nicht erfüllt.
- 4 Das Schiff befördert gefährliche Güter, die nicht mit dem Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter des Schiffes im Einklang stehen.
- 5 Das Schiff befördert beschädigte oder undichte Versandstücke mit gefährlichen Gütern.
- 6 Die mit bestimmten Aufgaben in Bezug auf die Ladung betrauten Mitglieder der Schiffsbesatzung sind mit diesen Aufgaben, etwaigen von der Ladung ausgehenden Gefahren sowie den in einem solchen Zusammenhang zu ergreifenden Maßnahmen nicht vertraut.

Bereiche, die unter Anlage IV von MARPOL fallen

- 1 Fehlen eines gültigen Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser.
- 2 Abwasser-Aufbereitungsanlage von der Verwaltung nicht zugelassen und zertifiziert.
- 3 Störung der Abwasser-Aufbereitungsanlage.
- 4 Die Schiffsbesatzung ist nicht mit den Vorschriften für das Entsorgen/Einleiten von Abwasser vertraut.

Bereiche, die unter Anlage V von MARPOL fallen

- 1 Fehlen eines Müllbehandlungsplans.
- 2 Kein Mülltagebuch vorhanden.
- 3 Die Schiffsbesatzung ist nicht mit den Vorschriften des Müllbehandlungsplans für das Entsorgen/Einbringen beziehungsweise Einleiten vertraut.

Bereiche, die unter Anlage VI von MARPOL fallen

- 1 Fehlen eines gültigen Internationalen Zeugnisses über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (IAAP-Zeugnis) sowie gegebenenfalls Internationaler Motorenzeugnisse über die Luftverunreinigung (EIAPP-Zeugnisse) und Technischer NO_x-Akten.
- 2 Ein Schiffsdieselmotor mit einer Leistung von mehr als 130 kW auf einem am oder nach dem 1. Januar 2000 gebauten Schiff oder ein Schiffsdieselmotor, an dem am oder nach dem 1. Januar 2000 ein größerer Umbau vorgenommen worden ist, der nicht der Technischen NO_x-Vorschrift 2008 in ihrer zuletzt geänderten Fassung entspricht.
- 3 Der Schwefelgehalt des ölhaltigen Brennstoffs, der an Bord von Schiffen verwendet wird, überschreitet am oder nach dem 1. Januar 2020 den Grenzwert von 0,5 % m/m.

- 4 Der Schwefelgehalt des Brennstoffs, der während des Betriebs in einem SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet an Bord verwendet wird, überschreitet den nach Regel 14 vorgeschriebenen Grenzwert von 0,1 % m/m.
- 5 Die Verringerung von Emissionen durch gleichwertigen Ersatz wird nicht erreicht.
- 6 Eine am oder nach dem 1. Januar 2000 auf dem Schiff eingebaute Verbrennungsanlage entspricht nicht den Vorschriften des Anhangs IV der Anlage oder den von der Organisation ausgearbeiteten Normvorgaben für bordseitige Verbrennungsanlagen (Entschließung MEPC.244(66)).
- 7 Die Schiffsbesatzung ist nicht mit den wesentlichen Abläufen betreffend den Betrieb der Ausrüstung zur Verhütung der Luftverunreinigung vertraut.
- 8 Fehlen eines gültigen Internationalen Zeugnisses über die Energieeffizienz (IEE-Zeugnis).
- 9 Fehlen einer Konformitätserklärung hinsichtlich der Meldung des Brennstoffverbrauchs auf dem Schiff.

Bereiche, die unter das STCW-Übereinkommen von 1978 fallen

- 1 Die Seeleute besitzen kein Zeugnis, kein funktionsgerechtes Zeugnis, keine gültige Ausnahmegenehmigung oder können keine schriftlichen Nachweise darüber erbringen, dass bei der Verwaltung ein Antrag auf Erteilung eines Vermerks eingereicht worden ist.
- 2 Nichterfüllung der anwendbaren Vorschriften der Verwaltung über die Mindestbesatzungsstärke.
- 3 Die Wachdienstregelungen für die nautischen oder technischen Wachoffiziere entsprechen nicht den für das Schiff von der Verwaltung festgelegten Anforderungen.
- 4 Bei einer Wache fehlt eine zur Bedienung von Ausrüstung für die sichere Schiffsführung, den Sicherheitsfunkverkehr oder die Verhütung der Meeresverschmutzung befähigte Person.
- 5 Unfähigkeit, für die erste Wache bei Beginn einer Reise oder für spätere Wachablösungen Personen abzustellen, die genügend ausgeruht und auch ansonsten diensttauglich sind.

Bereiche, die unter AFS 2001 fallen

- 1 Es fehlt ein gültiges Internationales Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem oder eine Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem.
- 2 Eine Probennahme belegt, dass das Schiff im Hoheitsbereich des Hafens nicht den Vorschriften entspricht.

Bereiche, die zwar kein Festhalten rechtfertigen, bei denen jedoch beispielsweise der Ladungsumschlag ausgesetzt werden muss

Eine Störung (oder mangelhafte Wartung) des Inertgassystems, der ladungsbezogenen Ausrüstung oder der Maschinen soll als hinreichender Grund für das Aussetzen des Ladungsumschlags angesehen werden.

Leitlinien für Untersuchungen und Überprüfungen nach der Anlage I von MARPOL

Teil 1

Überprüfung des IOPP-Zeugnisses, des Schiffes und der Ausrüstung

1 Schiffe, die ein IOPP-Zeugnis mitführen müssen

1.1 Nach dem Anbordgehen und der Vorstellung beim Kapitän oder beim verantwortlichen Schiffsoffizier soll der Hafenstaat-Besichtiger das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP-Zeugnis), einschließlich des beigefügten Nachtrags - Bericht über Bau und Ausrüstung von (anderen Schiffen als) Öltankschiffen, und das Öltagebuch (ORB) untersuchen. Das Öltagebuch darf in elektronischer Form vorliegen. Eine Erklärung der Verwaltung soll zur Inaugenscheinnahme vorgezeigt werden, damit das elektronische Tagebuch angenommen werden kann. Kann keine Erklärung beigebracht werden, muss ein Tagebuch in Papierform zur Prüfung vorgelegt werden.

1.2 Das Zeugnis enthält Angaben zum Schiffstyp und die Daten der Besichtigungen und Überprüfungen. Vorab soll kontrolliert werden, ob die Daten der Besichtigungen und Überprüfungen noch Gültigkeit besitzen. Weiterhin soll ermittelt werden, ob das Schiff eine Ölladung befördert und ob die Beförderung dieser Ölladung mit dem Zeugnis im Einklang steht (siehe auch Absatz 1.11 des Berichts über Bau und Ausrüstung von Öltankschiffen).

1.3 Durch die Untersuchung des Berichts über Bau und Ausrüstung ist es dem Hafenstaat-Besichtiger möglich, zu bestimmen, wie das Schiff für die Verhütung von Meeresverschmutzung ausgerüstet ist.

1.4 Ist das Zeugnis gültig und bestätigen der allgemeine Eindruck und die visuellen Wahrnehmungen, dass sich das Schiff in einem guten Unterhaltungszustand befindet, soll der Hafenstaat-Besichtiger die Überprüfung grundsätzlich auf gemeldete Mängel beschränken, soweit solche vorliegen.

1.5 Ergeben sich für den Hafenstaat-Besichtiger aber aufgrund seiner allgemeinen Eindrücke und Beobachtungen triftige Gründe dafür, zu glauben, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen nicht den Angaben in dem Zeugnis entspricht, so soll eine gründlichere Überprüfung eingeleitet werden.

1.6 Die Überprüfung des Maschinenraums soll damit beginnen, dass er sich einen allgemeinen Eindruck vom Zustand des Maschinenraums, vom Vorhandensein von Öls Spuren in den Maschinenraumbilgen und von den auf dem Schiff üblichen Verfahren für die Entsorgung von mit Öl verschmutztem Wasser aus den Maschinenräumen verschafft.

1.7 Als nächstes kann eine genauere Untersuchung der im IOPP-Zeugnis aufgeführten Ausrüstung des Schiffes erfolgen. Diese Untersuchung soll auch bestätigen, dass an dem Schiff und seiner Ausrüstung keine ungenehmigten Veränderungen vorgenommen worden sind.

1.8 Sollten Zweifel an dem Unterhaltungszustand oder dem Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung aufkommen, kann eine weitere Untersuchung und Prüfung durchgeführt werden, soweit dies als erforderlich erachtet wird. Diesbezüglich wird auf Anlage 3 der Leitlinien von 2019 für die Besichtigung im Rahmen des einheitlichen Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (HSSC) (Entschließung A.1140(31)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

1.9 Der Hafenstaat-Besichtiger soll bedenken, dass ein Schiff möglicherweise mit Ausrüstung ausgestattet ist, die über die Anforderungen der Anlage I von MARPOL hinausgeht. Liegt bei solcher Ausrüstung eine Funktionsstörung vor, soll der Flaggenstaat unterrichtet werden. Dies alleine soll aber nicht dazu führen, dass ein Schiff festgehalten wird, es sei denn, die Abweichung stellt eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt dar.

1.10 Bei Öltankschiffen soll die Überprüfung den Ladetank und den Bereich des Pumpenraums des Schiffes umfassen und damit beginnen, dass sich der Hafenstaat-Besichtiger einen allgemeinen Eindruck von der Anordnung der Tanks, den beförderten Ladungen und der routinemäßigen Verfahrensweise für die Entsorgung von Ladungsrückständen verschafft.

2 Schiffe von Nicht-Vertragsparteien der Anlage I von MARPOL und andere Schiffe, die kein IOPP-Zeugnis mitführen müssen

2.1 Da Schiffen dieser Kategorie kein IOPP-Zeugnis ausgestellt wird, soll sich der Hafenstaat-Besichtiger auf Grundlage der Vorschriften der Anlage I von MARPOL davon überzeugen, dass das Schiff die baulichen und ausrüstungsbezogenen Normen erfüllt.

2.2 In jeder anderen Hinsicht soll sich der Hafenstaat-Besichtiger an den Verfahren für Schiffe orientieren, die in Abschnitt 1 erwähnt sind.

2.3 Liegt für das Schiff eine andere Art von Zeugnis als das IOPP-Zeugnis vor, so kann der Hafenstaat-Besichtiger dieses und den Inhalt der entsprechenden Unterlagen bei der Beurteilung des Schiffes berücksichtigen.

3 Kontrolle

Bei der Wahrnehmung seiner Kontrollaufgaben soll der Hafenstaat-Besichtiger auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens entscheiden, ob das Schiff so lange festgehalten wird, bis alle festgestellten Mängel beseitigt worden sind, oder ob ihm eine Fortsetzung seiner Reise mit bestimmten Mängeln gestattet wird, die keine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen. Hierbei soll sich der Hafenstaat-Besichtiger an dem Grundsatz orientieren, dass die Vorschriften der Anlage I von MARPOL hinsichtlich des Baus, der Ausrüstung und des Betriebs von Schiffen für den Schutz der Meeresumwelt unerlässlich sind und dass eine Abkehr von diesen Vorschriften eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen könnte.

Teil 2

Verstöße gegen die Einleitvorschriften

1 Die Erfahrung hat gezeigt, dass die dem Flaggenstaat nach den Vorgaben in Anhang 5 dieser Verfahren übermittelten Informationen häufig nicht hinreichend sind, um den Flaggenstaat in die Lage zu versetzen, Verfahren wegen des behaupteten Verstoßes gegen die Einleitvorschriften einzuleiten. Dieser Anhang dient dazu, die Informationen zu benennen, die ein Flaggenstaat oftmals benötigt, um solche möglichen Verstöße zu verfolgen.

2 Es wird empfohlen, dass sich die Behörden des Küsten- oder Hafenstaats bei der Vorbereitung eines Hafenstaatberichts über Mängel, wenn es um einen Verstoß gegen die Einleitvorschriften geht, von dem Verzeichnis möglicher Beweise in Teil 3 dieses Anhangs leiten lassen. In diesem Zusammenhang soll bedacht werden, dass

- .1 der Bericht den Zweck hat, eine optimale Zusammenstellung der verfügbaren Daten bereitzustellen; selbst wenn nicht sämtliche Informationen zur Verfügung gestellt werden können, sollen aber so viele Informationen wie möglich übermittelt werden;
- .2 es wichtig ist, dass alle Informationen in dem Bericht durch Tatsachen untermauert werden, die bei ganzheitlicher Betrachtung den Hafen- oder Küstenstaat zu dem Schluss kommen lassen, dass ein Verstoß vorliegt;

3 Zusätzlich zu dem Hafenstaatbericht über Mängel soll durch den Hafen- oder Küstenstaat ein Bericht basierend auf einem Verzeichnis mit möglichen Beweisen erstellt werden. Es ist wichtig, dass diese Berichte durch Unterlagen wie die im Folgenden genannten ergänzt werden:

- .1 eine Aussage von dem Beobachter der Verschmutzung; zusätzlich zu den nach Teil 3 Abschnitt 1 dieses Anhangs erforderlichen Informationen soll die Aussage die Überlegungen umfassen, die den Beobachter zu der Schlussfolgerung veranlasst haben, dass keine der weiteren möglichen Verschmutzungsquellen die Ursache der Verschmutzung ist;
- .2 Aussagen bezüglich des Verfahrens der Probennahme an der Verschmutzungsstelle und an Bord; hierbei sind unter anderem anzugeben: Ort und Zeitpunkt der Probennahme, Name(n) der Person(en), welche die Proben genommen hat (haben) und Empfangsbestätigungen der Personen, welche die Proben aufbewahren und entgegennehmen;
- .3 Berichte über die Analysen der an der Verschmutzungsstelle und an Bord genommenen Proben; diese Berichte müssen Folgendes enthalten: die Ergebnisse der Analysen, eine Beschreibung der angewandten Methode, Verweise auf die, oder Abschriften der, wissenschaftlichen Unterlagen, welche die Genauigkeit und Zuverlässigkeit der angewandten Methode bestätigen, sowie die Namen und Angaben zur Erfahrung der Personen, welche die Analysen durchgeführt haben;
- .4 eine Aussage des an Bord tätig gewesenen Hafenstaat-Besichtigers, samt Angabe der Dienststellung und der Dienststelle des Hafenstaat-Besichtigers;
- .5 Aussagen von befragten Personen;
- .6 Zeugenaussagen; die Echtheit sämtlicher Beobachtungen, Fotografien und Unterlagen soll durch eine unterzeichnete Bestätigung belegt werden; sämtliche Bescheinigungen, Authentifizierungen oder Bestätigungen sollen im Einklang mit den Gesetzen des Staates stehen, der sie erstellt; alle Aussagen sollen von der aussagenden

Person unterzeichnet und datiert werden sowie, wenn möglich, von einer Person, die der Unterzeichnung als Zeuge beigewohnt hat; die Namen der Personen, die Aussagen unterzeichnen, sollen in leserlicher Schrift über oder unter der Unterschrift niedergeschrieben werden;

- .7 Fotografien der Ölverschmutzungsstelle;
- .8 Abschriften oder Ausdrücke der einschlägigen Aufzeichnungen usw., Seiten aus Öltagebüchern, Schiffstagebüchern, Aufzeichnungen über das Einleiten.

4 Der in Nummer 2 und 3 dieses Abschnitts genannte Bericht soll an den Flaggenstaat gesendet werden. Sind der Küstenstaat, der die Verschmutzung beobachtet, und der Hafenstaat, der die Untersuchung an Bord durchführt, nicht identisch, dann soll der Staat, der die Untersuchung durchführt, dem Staat, der die Verschmutzung beobachtet und die Untersuchung gefordert hat, auch eine Abschrift seiner Untersuchungsergebnisse zusenden.

Teil 3

**Verzeichnis möglicher Nachweise für behauptete Verstöße gegen die
Einleitvorschriften der Anlage I von MARPOL**

1 Maßnahmen bei Entdeckung einer Ölverschmutzung

**1.1 Angaben zu dem Schiff oder den Schiffen, das beziehungsweise die eines
Verstoßes verdächtigt werden**

- .1 Name des Schiffes
- .2 Gründe für die Verdächtigung des Schiffes
- .3 Datum und Uhrzeit (UTC) der Beobachtung oder Identifizierung
- .4 Position des Schiffes
- .5 Flagge und Heimathafen
- .6 Typ (zum Beispiel Tankschiff, Frachtschiff, Fahrgastschiff, Fischereifahrzeug), Größe (geschätzte Raumzahl) und andere beschreibende Daten (zum Beispiel Farbe der Aufbauten und Schornsteinmarke)
- .7 Tiefgang (beladen oder unbeladen)
- .8 Ungefäher Kurs und ungefähre Geschwindigkeit
- .9 Lage der Verschmutzungsstelle im Verhältnis zum Schiff (zum Beispiel achteraus, Backbord, Steuerbord)
- .10 Teil des Schiffes, von dessen Seite aus das Einleiten nach den gemachten Beobachtungen ausging
- .11 Angabe, ob das Einleiten endete, nachdem die Beobachtung des Schiffes begann oder über Funk Kontakt zu ihm aufgenommen wurde

1.2 Angaben zur Verschmutzungsstelle

- .1 Datum und Uhrzeit (UTC) der Beobachtung, falls abweichend von Absatz 1.1.3
- .2 Länge und Breite der Position der Ölverschmutzungsstelle, falls abweichend von Absatz 1.1.4
- .3 Ungefähre Entfernung zum nächstgelegenen Land in nautischen Meilen
- .4 Ungefähre Gesamtausdehnung der Ölverschmutzungsstelle (Länge, Breite und mit Öl bedeckter Anteil in Prozent)
- .5 Beschreibung der Ölverschmutzungsstelle (Richtung und Form, zum Beispiel durchgängig, stellenweise oder in Schwadenform)
- .6 Erscheinungsbild der Ölverschmutzungsstelle (Kategorie angeben)
 - Kategorie A: Kaum sichtbar bei günstigsten Lichtverhältnissen

- Kategorie B: Sichtbar als silberner Schimmer auf der Wasseroberfläche
 - Kategorie C: Eine erste Spur von Farbe ist erkennbar
 - Kategorie D: Buntes Farbband
 - Kategorie E: Farben werden stumpf
 - Kategorie F: Farben sind viel dunkler
- .7 Himmel (heller Sonnenschein, bedeckt usw.), Lichteinfall und Sichtweite (Kilometer) zur Zeit der Beobachtung
- .8 Seegang
- .9 Richtung und Geschwindigkeit des Oberflächenwinds
- .10 Richtung und Stärke der Strömung

1.3 Identifizierung des Beobachters oder der Beobachter

- .1 Name des Beobachters
- .2 Organisation, welcher der Beobachter angehört (soweit zutreffend)
- .3 Status des Beobachters innerhalb der Organisation
- .4 Beobachtung erfolgte von einem Flugzeug/Schiff/der Küste aus/auf andere Weise
- .5 Name oder Identität des Schiffes oder Flugzeugs, von dem aus die Beobachtung erfolgte
- .6 Genaue Position des Schiffes, Flugzeugs oder Ortes an der Küste, von dem aus die Beobachtung erfolgte
- .7 Tätigkeit, welcher der Beobachter zum Zeitpunkt der Beobachtung nachging, zum Beispiel Patrouille, Reise, Flug (unterwegs von ... nach ...)

1.4 Beobachtungsmethode und Dokumentation

- .1 Visuell
- .2 Herkömmliche Fotografien
- .3 Fernerkundungsaufzeichnungen und/oder Fernerkundungsfotografien
- .4 Aus der Verschmutzungsstelle genommene Proben
- .5 Andere Form der Beobachtung (bitte angeben)

Hinweis: Eine Fotografie des Einleitens soll vorzugsweise farbig sein. Fotografien können die folgenden Informationen liefern: Dass es sich bei einem Material an der Meeresoberfläche um Öl handelt; dass die Menge des eingeleiteten Öls einen Verstoß gegen das Übereinkommen darstellt; dass das Öl von einem bestimmten Schiff eingeleitet wird oder wurde; und die Identität des Schiffes.

Die Erfahrung zeigt, dass dies mit Hilfe der folgenden drei Arten von Fotografien möglich ist:

- Detailaufnahme der Verschmutzungsstelle, fast senkrecht nach unten fotografiert aus einer Höhe von weniger als 300 m, wobei die Sonne hinter dem Fotografen sein soll;
- Gesamtaufnahme des Schiffes und der Verschmutzungsstelle, die Öl zeigt, das aus dem betreffenden Schiff ausströmt;
- Einzelheiten des Schiffes zum Zwecke seiner Identifizierung.

1.5 Weitere Informationen, falls Funkkontakt hergestellt werden kann

- .1 Kapitän über Verschmutzung unterrichtet
- .2 Erklärung des Kapitäns
- .3 Letzter Anlaufhafen des Schiffes
- .4 Nächster Anlaufhafen des Schiffes
- .5 Name des Kapitäns und Eigners des Schiffes
- .6 Rufzeichen des Schiffes

2 Untersuchung an Bord

2.1 Überprüfung des IOPP-Zeugnisses

- .1 Name des Schiffes
- .2 Unterscheidungssignal
- .3 Heimathafen
- .4 Schiffstyp
- .5 Ausstellungsdatum und -ort
- .6 Datum und Ort des Vermerks

Hinweis: Wird dem Schiff kein IOPP-Zeugnis erteilt, sollen so viele der geforderten Angaben wie möglich gemacht werden.

2.2 Überprüfung des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis

- .1 Anwendbare Absätze der Abschnitte 2, 3, 4, 5 und 6 des Nachtrags (andere Schiffe als Öltankschiffe)
- .2 Anwendbare Absätze der Abschnitte 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 des Nachtrags (Öltankschiffe)

Hinweis: Verfügt das Schiff nicht über ein IOPP-Zeugnis, soll eine Beschreibung der Ausrüstung und Vorkehrungen an Bord, die darauf ausgelegt sind, Meeresverschmutzung zu verhindern, zur Verfügung gestellt werden.

2.3 Überprüfung des Öltagebuchs (ORB)

- .1 Abschrift oder Ausdruck einer hinreichenden Anzahl von Seiten aus dem Öltagebuch Teil I zur Abdeckung eines Zeitraums von 30 Tagen vor dem gemeldeten Vorkommnis.
- .2 Abschrift oder Ausdruck einer hinreichenden Anzahl von Seiten aus dem Öltagebuch Teil II (soweit an Bord) zur Abdeckung eines vollständigen Lade-/Entlade-/Ballastnahme- und -abgabe- und Tankreinigungszyklus des Schiffes. Darüber hinaus eine Abschrift des Tankdiagramms.

2.4 Überprüfung des Schiffstagebuchs

- .1 Letzter Hafen, Auslaufdatum, vorderer und hinterer Tiefgang
- .2 Aktueller Hafen, Ankunftsdatum, vorderer und hinterer Tiefgang
- .3 Position des Schiffes zu dem Zeitpunkt oder ungefähren Zeitpunkt, an dem das Vorkommnis gemeldet wurde
- .4 Stichprobenkontrollen, ob die im Schiffstagebuch angegebenen Positionen mit den im Öltagebuch aufgeführten Positionen übereinstimmen

2.5 Überprüfung anderer Unterlagen an Bord

Andere Unterlagen, die als Beweismittel von Bedeutung sind (soweit erforderlich Abschriften anfertigen), wie

- aktuelle Ullage-Blätter
- Aufzeichnungen der Überwachungs- und Kontrollausrüstung.

2.6 Überprüfung des Schiffes

- .1 Schiffsausrüstung gemäß dem Nachtrag zum IOPP-Zeugnis
- .2 Genommene Proben. Angabe der Stellen an Bord
- .3 Ölsuren in der Nähe der nach außenbords führenden Auslassöffnungen
- .4 Zustand des Maschinenraums und Inhalt der Bilgen
- .5 Zustand des Öl-Wasser-Separators, der Filterausrüstung und der Alarm-, Abschalt- oder Überwachungsvorrichtungen
- .6 Inhalt der Ölschlamm- und/oder der Sammel tanks
- .7 Quellen erheblicher Leckagen auf Öltankschiffen.

Die folgenden zusätzlichen Beweismittel können zweckdienlich sein:

- .8 Öl an der Oberfläche von getrenntem oder zweckbestimmtem sauberen Ballast
- .9 Zustand der Pumpenraumbilgen
- .10 Zustand der Rohöl-Waschanlage
- .11 Zustand des Inertgassystems

- .12 Zustand des Überwachungs- und Kontrollsystems
- .13 Inhalt der Sloptanks (Schätzung der Wasser- und Ölmenge)

2.7 Aussagen der betreffenden Personen

Ist das Öltagebuch Teil I nicht ordnungsgemäß ausgefüllt, so können Informationen zu folgenden Fragen zweckdienlich sein:

- .1 Erfolgte zu dem im Bericht über das Vorkommnis genannten Zeitpunkt ein Einleiten (unbeabsichtigt oder vorsätzlich)?
- .2 Erfolgt das Einleiten des Bilgenwassers automatisch?
- .3 Wenn ja, wann wurde dieses System zuletzt in Betrieb gesetzt und wann wurde dieses System zuletzt in den manuellen Modus geschaltet.
- .4 Wenn nein, an welchem Datum und zu welcher Uhrzeit wurde zuletzt Bilgenwasser eingeleitet?
- .5 An welchem Datum erfolgte die letzte Entsorgung von Rückständen und wie erfolgte diese?
- .6 Ist es üblich, das Bilgenwasser direkt ins Meer einzuleiten oder Bilgenwasser zunächst in einem Sammeltank zu lagern? Bitte benennen Sie den Sammeltank.
- .7 Wurden in jüngerer Vergangenheit Tanks für ölhaltigen Brennstoff als Ballasttanks verwendet?

Ist das Öltagebuch Teil II nicht ordnungsgemäß ausgefüllt, so können Informationen zu folgenden Fragen zweckdienlich sein:

- .8 Wie gestaltete sich die Verteilung von Ladung und Ballast auf dem Schiff beim Auslaufen aus dem letzten Hafen?
- .9 Wie gestaltete sich die Verteilung von Ladung und Ballast auf dem Schiff bei der Ankunft im gegenwärtigen Hafen?
- .10 Wann und wo wurde zuletzt Ladung aufgenommen?
- .11 Wann und wo wurde zuletzt Ladung gelöscht?
- .12 Wann und wo wurde zuletzt schmutziger Ballast eingeleitet?
- .13 Wann und wo wurden die Ladetanks zuletzt gereinigt?
- .14 Wann und wo wurde die letzte Rohöl-Wäsche durchgeführt und welche Tanks wurden gewaschen?
- .15 Wann und wo wurden die Sloptanks zuletzt abgepumpt?
- .16 Wie groß ist der ungefüllte Raum in den Sloptanks und die entsprechende Höhe der Grenzfläche?
- .17 Welche Tanks enthielten während der letzten Ballastreife den schmutzigen Ballast (sofern das Schiff unbeladen eintraf)?
- .18 Welche Tanks enthielten während der letzten Ballastreife den sauberen Ballast (sofern das Schiff unbeladen eintraf)?

Zusätzlich können die folgenden Informationen zweckdienlich sein:

- .19 Einzelheiten zu der gegenwärtigen Reise des Schiffes (letzte Häfen, nächste Häfen, Fahrtgebiet)
- .20 Inhalt der Brennstofftanks und der Ballasttanks
- .21 Letztes und nächstes Bunkern, Art des flüssigen Brennstoffs
- .22 Verfügbarkeit oder Nichtverfügbarkeit von Auffanganlagen für ölhaltigen Abfall während der gegenwärtigen Reise
- .23 Umpumpen von flüssigem Brennstoff während der gegenwärtigen Reise.

Im Falle von Öltankschiffen können die folgenden zusätzlichen Informationen zweckdienlich sein:

- .24 Das Fahrtgebiet des Schiffes, wie Kurzstrecke/Langstrecke, roh oder Produkt oder abwechselnd roh/Erzeugnis, Leichterdienst, Öl/trockene Massengüter
- .25 Saubere und schmutzige Tanks
- .26 An Ladetanks durchgeführte oder geplante Reparaturen

Sonstige Informationen:

- .27 Stellungnahme zum Zustand der Schiffsausrüstung
- .28 Stellungnahme zum Verschmutzungsbericht
- .29 Weitere Anmerkungen

3 Untersuchung an Land

3.1 Analyse der Ölproben

Angabe der Methode und der Ergebnisse der Probenanalyse.

3.2 Weitere Angaben

Zusätzliche Angaben zu dem Schiff von Personal von Ölterminals, Unternehmen für Tankreinigung oder landseitigen Auffanganlagen können zweckdienlich sein.

Hinweis: Alle Informationen unter dieser Überschrift sind, soweit durchführbar, durch Unterlagen, wie unterzeichnete Aussagen, Rechnungen, Quittungen, zu belegen.

4 Informationen, die vom Vorstehenden nicht abgedeckt sind

5 Ergebnis

- .1 Zusammenfassung der technischen Schlussfolgerungen des Untersuchers.
- .2 Angabe der anwendbaren Vorschriften der Anlage I von MARPOL, gegen die das Schiff verdächtigt wird, verstoßen zu haben.
- .3 Rechtfertigen die Ergebnisse der Untersuchung das Einreichen eines Mängelberichts?

Teil 4

Leitlinien für die Überprüfung der Verfahren für das Tankwaschen mit Rohöl im Hafen

1 Präambel

1.1 Die von EntschlieÙung 7 der Internationalen Konferenz von 1978 über Tankschiffsicherheit und Verschmutzungsverhütung geforderten Leitlinien für die Überprüfung der Verfahren für das Tankwaschen mit Rohöl im Hafen müssen eine einheitliche und wirksame Kontrolle des Tankwaschens mit Rohöl vorgeben, damit sichergestellt ist, dass alle Schiffe jederzeit die Vorschriften von MARPOL einhalten.

1.2 Die Anordnung der Rohöl-Waschanlage bedarf der Genehmigung der Verwaltung des Flaggenstaats. Obgleich der betriebliche Aspekt des Tankwaschens mit Rohöl ebenso der Genehmigung derselben Verwaltung bedarf, kann es für eine Hafenstaatbehörde dennoch erforderlich sein, sich darum zu kümmern, dass eine fortdauernde Einhaltung der vereinbarten Verfahren und Parameter sichergestellt ist.

1.3 Das Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl ist so ausgestaltet worden, dass es alle erforderlichen Informationen bezüglich des Betriebs des Tankwaschens mit Rohöl auf einem bestimmten Tankschiff enthält. Die Ziele der Überprüfung bestehen dann darin, sicherzustellen, dass die Bestimmungen des Handbuchs, die den Umgang mit Sicherheitsverfahren und die Verhütung der Meeresverschmutzung betreffen, konsequent eingehalten werden.

1.4 Die Überprüfungsmethode liegt im Ermessen der Hafenstaatbehörde und kann den gesamten Betrieb umfassen oder nur die Teile desselben, die ablaufen, wenn der Hafenstaat-Besichtiger an Bord ist.

1.5 Die Überprüfung ist in den Artikeln 5 und 6 von MARPOL geregelt.

2 Überprüfungen

2.1 Ein Hafenstaat soll geeignete Vorkehrungen treffen, um sicherzustellen, dass die Vorschriften für das Tankwaschen mit Rohöl von Öltankschiffen eingehalten werden. Dies ist jedoch nicht so auszulegen, dass Betreiber von Umschlagplätzen und Schiffseigner von ihrer Verpflichtung entbunden sind, sicherzustellen, dass der Betrieb im Einklang mit den Vorschriften erfolgt.

2.2 Die Überprüfung kann den gesamten Betriebsvorgang des Tankwaschens mit Rohöl umfassen oder nur bestimmte Aspekte desselben. Es liegt daher im Interesse aller Betroffenen, dass die Aufzeichnungen des Schiffes über den Betrieb des Tankwaschens mit Rohöl durchgehend geführt werden, damit der Hafenstaat-Besichtiger die Betriebsvorgänge prüfen kann, die vor der Überprüfung durchgeführt wurden.

3 Schiffsbesatzung

3.1 Die für den Betrieb des Tankwaschens mit Rohöl zuständige Person und die weiteren benannten Personen, die hinsichtlich des Betriebs Verantwortung tragen, sollen ermittelt werden. Diese müssen, falls erforderlich, in der Lage sein, nachzuweisen, dass ihre Befähigungen den jeweils zutreffenden Anforderungen der Absätze 5.2 und 5.3 der überarbeiteten Anforderungen an Entwurf, Betrieb und Überwachung von Systemen für das Tankwaschen mit Rohöl (EntschlieÙung A.446(XI)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung entsprechen.

3.2 Diese Prüfung kann durch Einsicht in die Abmusterungspapiere der Person, durch vom Schiffsbetreiber ausgestellte Zeugnisse oder durch Zeugnisse erfolgen, die von einem durch die

Verwaltung zugelassenen Ausbildungszentrum ausgestellt worden sind. Die Anzahl solcher Besatzungsmitglieder soll mindestens so hoch sein, wie dies im Handbuch angegeben ist.

4 Unterlagen

Die folgenden Unterlagen sollen zur Überprüfung vorliegen:

- .1 das IOPP-Zeugnis und der Bericht über Bau und Ausrüstung, um zu ermitteln,
 - .1 ob das Schiff mit einem System für das Tankwaschen mit Rohöl nach Regel 33 der Anlage I von MARPOL ausgestattet ist;
 - .2 ob das System für das Tankwaschen mit Rohöl mit den Regeln 33 und 35 der Anlage I von MARPOL im Einklang steht und diese einhält;
 - .3 ob das Betriebs- und Ausrüstungshandbuch gültig ist und wann es ausgestellt wurde;
 - .4 ob das Zeugnis gültig ist;
- .2 das genehmigte Handbuch;
- .3 das Öltagebuch;
- .4 das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe, damit sich der Hafenstaat-Besichtiger vergewissern kann, dass das Inertgassystem den Regeln in Kapitel II-2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 entspricht.

5 Inertgassystem

5.1 Die Vorschriften zum Inertgassystem schreiben die Ausstattung mit Instrumenten zur durchgängigen Anzeige und fortlaufenden Aufzeichnung einer stattfindenden Zuführung von Inertgas, des Drucks sowie des Sauerstoffgehalts des Gases in der Inertgasversorgungsleitung vor. Die Einsicht in das Daueraufzeichnungsgerät würde zeigen, ob das System vor und während des Löschens der Ladung in zufriedenstellender Weise in Betrieb war.

5.2 Werden die im Handbuch festgelegten Bedingungen nicht erfüllt werden, muss das Waschen eingestellt werden, bis wieder zufriedenstellende Bedingungen hergestellt sind.

5.3 Als Vorsichtsmaßnahme ist an jedem zu waschenden Tank der Sauerstoffgehalt in dem Tank zu bestimmen. Die verwendeten Messeinrichtungen sollen kalibriert und überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie ordnungsgemäß funktionieren. Messwerte von Tanks, die schon vor der Überprüfung im Hafen gereinigt wurden, sollen für die Prüfung zur Verfügung stehen. Es können stichprobenartige Kontrollen der Messwerte vorgenommen werden.

6 Elektrostatische Aufladung

Es soll sich entweder aus der Durchsicht des Ladungstagebuchs oder der Befragung der verantwortlichen Person ergeben, dass das Vorhandensein von Wasser im Rohöl, wie in Absatz 6.7 der überarbeiteten Anforderungen an Entwurf, Betrieb und Überwachung von Systemen für das Tankwaschen mit Rohöl (Entschliebung A.446(XI)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung vorgeschrieben, auf ein Mindestmaß reduziert wird.

7 Sprachliche Verständigung

Es soll ermittelt werden, ob wirksame Verständigungsmöglichkeiten zwischen der verantwortlichen Person und den weiteren an dem Betrieb des Tankwaschens mit Rohöl beteiligten Personen bestehen.

8 Leckage an Deck

Hafenstaat-Besichtiger sollen sicherstellen, dass das Rohrleitungssystem für das Tankwaschen mit Rohöl vor dem Löschen der Ladung auf seine Dichtheit im Betrieb geprüft und die Prüfung im Öltagebuch des Schiffes vermerkt wurde.

9 Ausschluss von Öl aus dem Maschinenraum

Es soll durch Überprüfung der Isolationseinrichtungen der Heizung für das Tankwaschen (sofern verbaut) beziehungsweise jedes Teils des Tankwaschsystems, der sich im Maschinenraum befindet, festgestellt werden, ob das Verfahren für den Ausschluss des geladenen Öls aus dem Maschinenraum unterhalten wird.

10 Eignung des Rohöls

Bei der Beurteilung der Eignung des Öls für das Tankwaschen mit Rohöl sollen die Leitlinien und Kriterien des Abschnitts 9 des Betriebs- und Ausrüstungshandbuchs für das Tankwaschen mit Rohöl berücksichtigt werden.

11 Checkliste

Es soll anhand der Aufzeichnungen des Schiffes festgestellt werden, ob die betriebliche Checkliste, die vor dem Tankwaschen mit Rohöl abzuarbeiten ist, abgearbeitet wurde und ob alle Messgeräte richtig funktioniert haben. Es können stichprobenartige Kontrollen bestimmter Gegenstände vorgenommen werden.

12 Waschprogramme

12.1 Ist das Tankschiff so eingesetzt, dass es an mehreren Häfen löscht, so wäre im Öltagebuch angegeben, ob Tanks in zuvor angelaufenen Löschhäfen oder auf See mit Rohöl gewaschen wurden. Es soll festgestellt werden, ob alle Tanks, die während der bevorstehenden Reise zur Aufnahme von Ballast verwendet werden oder möglicherweise verwendet werden, vor dem Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen mit Rohöl gewaschen werden. Es besteht keine Verpflichtung dazu, in einem Löschhafen andere Tanks als die Ballasttanks zu waschen, abgesehen davon, dass diese anderen Tanks zumindest nach Absatz 6.1 der überarbeiteten Anforderungen an Entwurf, Betrieb und Überwachung von Systemen für das Tankwaschen mit Rohöl (EntschlieÙung A.446(XI)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung gewaschen werden müssen. Das Öltagebuch soll überprüft werden, um zu kontrollieren, ob dies eingehalten wird.

12.2 Das Tankwaschen mit Rohöl muss vollständig abgeschlossen werden, bevor das Schiff aus seinem letzten Löschhafen ausläuft.

12.3 Werden die Tanks nicht in einer der im Handbuch angegebenen bevorzugten Reihenfolgen gewaschen, so soll der Hafenstaat-Besichtiger darüber entscheiden, ob der Grund hierfür und die vorgeschlagene Reihenfolge des Tankwaschens annehmbar sind.

12.4 Für jeden gewaschenen Tank soll sichergestellt werden, dass der entsprechende Vorgang insofern mit dem Handbuch im Einklang steht als

- .1 die auf Deck und die unter Wasser angebrachten Maschinen in Betrieb sind; entweder anhand von Referenzindikatoren, des Klangbild oder anderer zugelassener Methoden;
- .2 die auf Deck angebrachten Maschinen, soweit zutreffend, wie angegeben programmiert sind;
- .3 die Dauer der Wäsche so lang wie vorgeschrieben ist;
- .4 die Anzahl der gleichzeitig eingesetzten Tankwaschmaschinen die festgelegte Anzahl nicht überschreitet.

13 Lenzen von Tanks

13.1 Die minimalen Trimmzustände und die Parameter der Lenzvorgänge sind im Handbuch anzugeben.

13.2 Bei allen mit Rohöl gewaschenen Tanks ist ein Lenzen durchzuführen. Ob das Lenzen ausreichend war, wird durch Eintauchen der Hand zumindest in die hinterste Eintauchstelle des Tanks oder auf eine andere im Handbuch vorgesehene und beschriebene Weise kontrolliert. Es soll ermittelt werden, ob kontrolliert wurde oder wird, ob das Lenzen ausreichend war, bevor das Schiff aus seinem letzten Löschhafen ausläuft.

14 Füllen mit Ballast

14.1 Tanks, die auf See mit Rohöl gewaschen wurden, werden ins Öltagebuch eingetragen. Diese Tanks müssen zwischen Löschhäfen leer gelassen werden, damit sie im nächsten Löschhafen überprüft werden können. Handelt es sich bei diesen Tanks um die für das Auslaufen vorgesehenen Ballasttanks, kann es sein, dass sie während des Löschens sehr früh mit Ballast gefüllt werden müssen. Dies erfolgt aus betrieblichen Gründen und auch, da sie während des Löschens der Ladung mit Ballast gefüllt werden müssen, wenn die Kohlenwasserstoffemissionen auf dem Schiff begrenzt werden sollen. Sollen diese Tanks in leerem Zustand überprüft werden, so muss dies kurz nach dem Anlegen des Tankschiffs geschehen. Trifft der Hafenstaat-Besichtiger ein, nachdem das Füllen der Tanks mit Ballast begonnen hat, so besteht die Möglichkeit der Peilung des Tankbodens nicht. Dann ist allerdings eine Untersuchung der Oberfläche des Ballastwassers möglich. Der Ölfilm soll nicht dicker sein, als dies in Absatz 4.2.10 Buchstabe b der überarbeiteten Anforderungen an Entwurf, Betrieb und Überwachung von Systemen für das Tankwaschen mit Rohöl (EntschlieÙung A.446(XI)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung festgelegt ist.

14.2 Die als Ballasttanks vorgesehenen Tanks sind im Handbuch aufgeführt. Es liegt jedoch im Ermessen des Kapitäns oder des verantwortlichen Offiziers, zu entscheiden, welche Tanks auf der bevorstehenden Reise für Ballast verwendet werden dürfen. Es soll mit Hilfe des Öltagebuchs ermittelt werden, ob alle diese Tanks vor dem Auslaufen des Tankschiffs aus seinem letzten Löschhafen gewaschen worden sind. Es sei darauf hingewiesen, dass ein Tankschiff, das eine Ladung Rohöl in einem Zwischenhafen in Tanks nachlädt, die für Ballast vorgesehen sind, nicht verpflichtet sein soll, diese Tanks in einem bestimmten Hafen zu waschen, sondern in einem weiteren Anlaufhafen.

14.3 Es soll mit Hilfe des Öltagebuchs ermittelt werden, ob kein zusätzliches Ballastwasser in Tanks gefüllt wurde, die während vorheriger Reisen nicht mit Rohöl gewaschen worden waren.

14.4 Es soll überprüft werden, ob die Ballasttanks für das Auslaufen so weit wie möglich leergepumpt werden. Wird Ballast für das Auslaufen über Ladeleitungen und -pumpen aufgefüllt, müssen diese entweder in einen anderen Ladetank oder über die zu diesem Zweck bereitgestellte besondere Leitung mit kleinem Durchmesser an Land leergepumpt werden.

A.1138(31)

14.5 Die Verfahren zur Vermeidung des Austritts gasförmiger Emissionen, soweit vor Ort erforderlich, sind im Handbuch dargestellt und müssen befolgt werden. Der Hafenstaat-Besichtiger soll sicherstellen, dass dies eingehalten wird.

14.6 Die im Handbuch aufgeführten typischen Verfahren für das Füllen mit Ballast müssen befolgt werden. Der Hafenstaat-Besichtiger soll sicherstellen, dass dies eingehalten wird.

14.7 Wenn der Ballast für das Auslaufen umverteilt werden soll, muss das Einleiten ins Meer im Einklang mit den Regeln 15 und 34 der Anlage I von MARPOL erfolgen. Das Öltagebuch soll überprüft werden, um sicherzustellen, dass das Schiff sich hieran hält.

Anhang 4

Leitlinien für Untersuchungen und Überprüfungen nach der Anlage II von MARPOL**Teil 1****Überprüfung des Zeugnisses (COF- oder NLS-Zeugnis), des Schiffes und der Ausrüstung****1 Schiffe, für die ein Zeugnis vorgeschrieben ist**

1.1 Beim Anbordgehen und nach der Vorstellung beim Kapitän oder beim verantwortlichen Schiffsoffizier soll der Hafenstaat-Besichtiger das Eignungszeugnis (COF) oder das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (NLS-Zeugnis) und das Ladungstagebuch (CRB) untersuchen. Das Ladungstagebuch darf in elektronischer Form vorgelegt werden. Eine Erklärung der Verwaltung soll zur Inaugenscheinnahme vorgezeigt werden, damit das elektronische Tagebuch angenommen werden kann. Kann keine Erklärung beigebracht werden, muss ein Tagebuch in Papierform zur Prüfung vorgelegt werden.

1.2 Das Zeugnis enthält Angaben zum Schiffstyp, die Daten der Besichtigungen und eine Liste der Produkte, für deren Beförderung das Schiff zertifiziert ist.

1.3 Als Vorabprüfung soll die Gültigkeit des Zeugnisses bestätigt werden, indem überprüft wird, ob das Zeugnis ordnungsgemäß ausgefüllt und unterzeichnet ist und ob die erforderlichen Besichtigungen durchgeführt wurden. Bei der Überprüfung des Zeugnisses soll besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden, dass nur die schädlichen flüssigen Stoffe befördert werden, die auf dem Zeugnis aufgeführt sind und sich diese Stoffe in für deren Beförderung zugelassenen Tanks befinden.

1.4 Das Ladungstagebuch soll überprüft werden, um sicherzustellen, dass die Aufzeichnungen auf dem aktuellen Stand sind. Der Hafenstaat-Besichtiger soll prüfen, ob das Schiff aus dem beziehungsweise den zuvor angelaufenen Häfen mit Rückständen schädlicher flüssiger Stoffe an Bord ausgelaufen ist, die nicht in das Meer eingeleitet werden konnten. Das Tagebuch könnte zudem einschlägige Einträge der zuständigen Behörden in den zuvor angelaufenen Häfen enthalten. Ergibt die Untersuchung, dass dem Schiff unter bestimmten Auflagen gestattet wurde, aus seinem letzten Löschhafen auszulaufen, so soll der Hafenstaat-Besichtiger sicherstellen, dass diese Auflagen eingehalten worden sind oder werden. Stellt der Hafenstaat-Besichtiger einen diesbezüglichen betrieblichen Verstoß fest, so soll der Flaggenstaat hierüber mittels eines Mängelberichts unterrichtet werden.

1.5 Ist das Zeugnis gültig und bestätigen der allgemeine Eindruck und die visuellen Wahrnehmungen des Hafenstaat-Besichtigers, dass sich das Schiff in einem guten Unterhaltungszustand befindet, so soll der Hafenstaat-Besichtiger, soweit die Einträge im Ladungstagebuch keine betrieblichen Verstöße zeigen, die Überprüfung auf gemeldete Mängel beschränken, soweit solche vorliegen.

1.6 Ergeben jedoch die allgemeinen Eindrücke oder Beobachtungen des Hafenstaat-Besichtigers an Bord triftige Gründe für die Annahme, dass der Zustand des Schiffes, seiner Ausrüstung oder seine betrieblichen Abläufe zur Behandlung der Ladung und ihrer Rückstände den Angaben in dem Zeugnis im Wesentlichen nicht entspricht, so soll der Hafenstaat-Besichtiger eine gründlichere Überprüfung vornehmen.

- .1 Dies erfordert zunächst eine Untersuchung des zugelassenen Handbuchs des Schiffes über Verfahren und Vorkehrungen (P&A-Handbuch).

- .2 Die gründlichere Überprüfung soll die Ladungs- und Pumpenraumbereiche des Schiffes umfassen und damit beginnen, dass sich der Hafenstaat-Besichtiger einen allgemeinen Eindruck von der Anordnung der Tanks, den beförderten Ladungen, den Pump- und Lenzverhältnissen und der Ladung verschafft.
- .3 Als nächstes kann eine genauere Untersuchung der im P&A-Handbuch aufgeführten Ausrüstung des Schiffes erfolgen. Diese Untersuchung soll auch bestätigen, dass an dem Schiff und seiner Ausrüstung keine ungenehmigten Veränderungen vorgenommen worden sind.
- .4 Sollten Zweifel an dem Unterhaltungszustand oder dem Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung aufkommen, kann eine weitere Untersuchung und Prüfung durchgeführt werden, soweit dies erforderlich ist. Diesbezüglich wird auf die Leitlinien von 2019 für die Besichtigung im Rahmen des einheitlichen Systems der Besichtigung und Zeugniserteilung (Entschließung A.1140(31)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

1.7 Der Hafenstaat-Besichtiger soll bedenken, dass ein Schiff möglicherweise mit Ausrüstung ausgestattet ist, die über die Anforderungen der Anlage II von MARPOL hinausgeht. Ist eine solche Ausrüstung defekt, soll der Flaggenstaat unterrichtet werden. Dies alleine soll aber nicht dazu führen, dass ein Schiff festgehalten wird, es sei denn, der Defekt stellt eine unangemessene Gefährdung für die Meeresumwelt dar.

2 Schiffe von Nicht-Vertragsparteien des Übereinkommens

2.1 Da Schiffen dieser Kategorie kein COF- oder NLS-Zeugnis nach Anlage II von MARPOL ausgestellt wird, soll sich der Hafenstaat-Besichtiger auf Grundlage der Vorschriften der Anlage II von MARPOL und der Normen für Verfahren und Vorkehrungen davon überzeugen, dass das Schiff die baulichen und ausrüstungsbezogenen Normen erfüllt.

2.2 In jeder anderen Hinsicht soll sich der Hafenstaat-Besichtiger an den Verfahren für Schiffe orientieren, die in Abschnitt 1 erwähnt sind (das heißt, Schiffe, für die ein Zeugnis vorgeschrieben ist).

2.3 Liegt für das Schiff eine andere Art von Zeugnis als das vorgeschriebene Zeugnis vor, so kann der Hafenstaat-Besichtiger die Form und den Inhalt dieses Dokuments bei der Beurteilung des Schiffes berücksichtigen. Eine solche Art von Zeugnis ist für den Hafenstaat-Besichtiger allerdings nur dann von Wert, wenn das Schiff ein P&A-Handbuch mitführt.

3 Kontrolle

Bei der Wahrnehmung seiner Kontrollaufgaben soll der Hafenstaat-Besichtiger auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens entscheiden, ob das Schiff so lange festgehalten wird, bis alle festgestellten Mängel beseitigt worden sind oder ob ihm eine Fortsetzung seiner Reise mit bestimmten Mängeln gestattet wird, die keine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen. Hierbei soll sich der Hafenstaat-Besichtiger an dem Grundsatz orientieren, dass die Vorschriften der Anlage II von MARPOL hinsichtlich des Baus, der Ausrüstung und des Betriebs von Schiffen für den Schutz der Meeresumwelt unerlässlich sind und dass eine Abkehr von diesen Vorschriften eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen könnte.

Teil 2

Verstöße gegen die Einleitvorschriften

1 Was widerrechtliches Einleiten betrifft, so haben die bisherigen Erfahrungen gezeigt, dass die dem Flaggenstaat zur Verfügung gestellten Informationen häufig nicht ausreichen, um diesen in die Lage zu versetzen, hinsichtlich des behaupteten Verstoßes gegen die Einleitvorschriften ein Verfahren auf den Weg zu bringen. Dieser Anhang dient dazu, die Informationen zu benennen, die ein Flaggenstaat benötigt, um Verstöße gegen die Einleitvorschriften nach Anlage II von MARPOL zu verfolgen.

2 Es wird empfohlen, dass sich die Behörden eines Küsten- oder Hafenstaats, wenn es um einen Verstoß gegen die Einleitvorschriften geht, bei der Vorbereitung eines Hafenstaatberichts über Mängel von dem Verzeichnis möglicher Beweise, wie es in Teil 3 dieses Anhangs wiedergegeben ist, leiten lassen. In diesem Zusammenhang soll bedacht werden, dass

- .1 der Bericht den Zweck hat, eine optimale Zusammenstellung der verfügbaren Daten bereitzustellen; selbst wenn nicht sämtliche Informationen zur Verfügung gestellt werden können, sollen aber so viele Informationen wie möglich übermittelt werden;
- .2 es wichtig ist, dass alle Informationen in dem Bericht durch Tatsachen untermauert werden, die bei ganzheitlicher Betrachtung den Hafen- oder Küstenstaat zu dem Schluss kommen lassen, dass ein Verstoß stattgefunden hat;
- .3 es sich bei der Einleitung um Öl gehandelt haben könnte; in diesem Fall gilt Teil 2 des Anhangs 3 (Leitlinien für Untersuchungen und Überprüfungen nach der Anlage I von MARPOL) dieser Entschließung.

3 Zusätzlich zu dem Hafenstaatbericht über Mängel soll durch den Hafen- oder Küstenstaat ein Bericht basierend auf einem Verzeichnis mit möglichen Beweisen erstellt werden. Es ist wichtig, dass diese Berichte durch Unterlagen wie die im Folgenden genannten ergänzt werden:

- .1 eine Aussage von dem Beobachter der Verschmutzung; zusätzlich zu den nach Teil 3 Abschnitt 1 dieses Anhangs erforderlichen Informationen soll die Aussage die Überlegungen umfassen, die den Beobachter zu der Schlussfolgerung veranlasst haben, dass keine der weiteren möglichen Verschmutzungsquellen die Ursache der Verschmutzung ist;
- .2 Aussagen bezüglich des Verfahrens der Probennahme an der Verschmutzungsstelle und an Bord; hierbei sollen unter anderem angegeben werden: Ort und Zeitpunkt der Probennahme, Name(n) der Person(en), welche die Proben genommen hat (haben) und Empfangsbestätigungen der Personen, welche die Proben aufbewahren und entgegennehmen;
- .3 Berichte über die Analysen der an der Verschmutzungsstelle und an Bord genommenen Proben; diese Berichte müssen Folgendes enthalten: die Ergebnisse der Analysen, eine Beschreibung der angewandten Methode, Verweise auf die, oder Abschriften der, wissenschaftlichen Unterlagen, welche die Genauigkeit und Zuverlässigkeit der angewandten Methode bestätigen, sowie die Namen sowie Angaben zur Erfahrung der Personen, welche die Analysen durchgeführt haben;
- .4 eine Aussage des an Bord tätig gewesenen Hafenstaat-Besichtigers, samt Angabe der Dienststellung und der Dienststelle des Hafenstaat-Besichtigers;
- .5 Aussagen von befragten Personen;

- .6 Zeugenaussagen;
- .7 Fotografien der Verschmutzungsstelle;
- .8 Abschriften oder Ausdrücke der in Betracht kommenden Seiten aus Ladungstagebüchern, Schiffstagebüchern, Aufzeichnungen über Einleitvorgänge usw.

4 Sämtliche Beobachtungen, Fotografien und Unterlagen sollen einen unterschriebenen Echtheitsnachweis enthalten. Alle Bescheinigungen, Beglaubigungen oder Nachweise müssen den gesetzlichen Bestimmungen desjenigen Staates entsprechen, der sie erstellt. Alle Aussagen sollen von der aussagenden Person unterzeichnet und datiert werden sowie, wenn möglich, von einer Person, die der Unterzeichnung als Zeuge beigewohnt hat. Die Namen der Personen, die Aussagen unterzeichnen, sollen in leserlicher Schrift über oder unter der Unterschrift niedergeschrieben werden.

5 Der in den Absätzen 2 und 3 genannte Bericht soll an den Flaggenstaat gesendet werden. Sind der Küstenstaat, der die Verschmutzung beobachtet, und der Hafenstaat, der die Untersuchung an Bord durchführt, nicht identisch, dann soll der Staat, der die Untersuchung durchführt, dem Staat, der die Verschmutzung beobachtet und die Untersuchung gefordert hat, auch eine Abschrift seiner Untersuchungsergebnisse zusenden.

Teil 3**Verzeichnis möglicher Nachweise für behauptete Verstöße gegen die Einleitvorschriften der Anlage II von MARPOL****1 Maßnahmen bei Entdeckung einer Verschmutzung****1.1 Angaben zu dem Schiff oder den Schiffen, das beziehungsweise die eines Verstoßes verdächtigt werden**

- .1 Name des Schiffes und IMO-Nummer
- .2 Gründe für die Verdächtigung des Schiffes
- .3 Datum und Uhrzeit (UTC) der Beobachtung oder Identifizierung
- .4 Position des Schiffes
- .5 Flagge und Heimathafen
- .6 Typ, Größe (geschätzte) und andere beschreibende Angaben (zum Beispiel Aufbauarten, Farbe und Schornsteinmarke)
- .7 Tiefgang (beladen oder unbeladen)
- .8 Ungefäher Kurs und ungefähre Geschwindigkeit
- .9 Lage der Verschmutzungsstelle im Verhältnis zum Schiff (zum Beispiel achteraus, Backbord, Steuerbord)
- .10 Teil des Schiffes, von dem das Einleiten nach den gemachten Beobachtungen ausging
- .11 Angabe, ob das Einleiten endete, nachdem die Beobachtung des Schiffes begann oder über Funk Kontakt zu ihm aufgenommen wurde

1.2 Angaben zur Verschmutzungsstelle

- .1 Datum und Uhrzeit (UTC) der Beobachtung, falls abweichend von Punkt 1.1.3
- .2 Länge und Breite der Position der Verschmutzungsstelle, falls abweichend von Punkt 1.1.4
- .3 Ungefähre Entfernung zum nächstgelegenen Land in nautischen Meilen
- .4 Wassertiefe laut Seekarte
- .5 Ungefähre Gesamtausdehnung der Verschmutzungsstelle (Länge, Breite und bedeckter Anteil in Prozent)
- .6 Beschreibung der Verschmutzungsstelle (Richtung und Form, zum Beispiel durchgängig, stellenweise oder in Schwadenform)
- .7 Farbe der Verschmutzungsstelle

- .8 Himmel (heller Sonnenschein, bedeckt usw.), Lichteinfall und Sichtweite (km) zur Zeit der Beobachtung
- .9 Seegang
- .10 Richtung und Geschwindigkeit des Oberflächenwinds
- .11 Richtung und Stärke der Strömung

1.3 Identifizierung des Beobachters oder der Beobachter

- .1 Name des Beobachters
- .2 Organisation, welcher der Beobachter angehört (soweit zutreffend)
- .3 Status des Beobachters innerhalb der Organisation
- .4 Beobachtung erfolgte von einem Flugzeug/Schiff/der Küste aus/auf andere Weise
- .5 Name oder Identität des Schiffes oder Flugzeugs, von dem aus die Beobachtung erfolgte
- .6 Genaue Position des Schiffes, Flugzeugs oder Ortes an der Küste, von dem aus die Beobachtung erfolgte
- .7 Tätigkeit, welcher der Beobachter zum Zeitpunkt der Beobachtung nachging, zum Beispiel Patrouille, Reise, Flug (unterwegs von ... nach ...)

1.4 Beobachtungsmethode und Dokumentation

- .1 Visuell
- .2 Herkömmliche Fotografien
- .3 Fernerkundungsaufzeichnungen und/oder Fernerkundungsfotografien
- .4 Aus der Verschmutzungsstelle genommene Proben
- .5 Andere Form der Beobachtung (bitte angeben)

Hinweis: Eine Fotografie des Einleitens soll vorzugsweise farbig sein. Die besten Ergebnisse erzielt man mit den folgenden drei Arten von Fotografien:

- Detailaufnahme der Verschmutzungsstelle, fast senkrecht nach unten fotografiert aus einer Höhe von weniger als 300 m, wobei die Sonne hinter dem Fotografen sein soll;
- Gesamtaufnahme des Schiffes und der Verschmutzungsstelle, die einen Stoff zeigt, der aus dem betreffenden Schiff ausströmt;
- Einzelheiten des Schiffes zum Zwecke seiner Identifizierung.

1.5 Weitere Informationen, falls Funkkontakt hergestellt werden kann

- .1 Kapitän über Verschmutzung unterrichtet
- .2 Erklärung des Kapitäns
- .3 Letzter Anlaufhafen des Schiffes

- .4 Nächster Anlaufhafen des Schiffes
- .5 Name des Kapitäns und Eigners des Schiffes
- .6 Rufzeichen des Schiffes

2 Untersuchung an Bord

2.1 Überprüfung des Zeugnisses (COF- oder NLS-Zeugnis)

- .1 Name des Schiffes und IMO-Nummer
- .2 Unterscheidungssignal
- .3 Heimathafen
- .4 Schiffstyp
- .5 Ausstellungsdatum und -ort
- .6 Datum und Ort des Vermerks
- .7 Liste der Stoffe nach Anlage II, für deren Beförderung das Schiff zertifiziert ist.
- .8 Beschränkungen betreffend die Tanks, in denen diese Stoffe befördert werden dürfen

2.2 Überprüfung des P&A-Handbuchs

- .1 Schiff ist mit einem leistungsfähigen Lenzsystem ausgerüstet
- .2 Bei der Besichtigung festgestellte Rückstandsmengen

2.3 Überprüfung des Ladungstagebuchs

Abschrift oder Ausdruck einer hinreichenden Anzahl von Seiten des Ladungstagebuchs zur Erfassung eines vollständigen Lade-/Entlade-/Ballastnahme- und -abgabe- und Tankreinigungszyklus des Schiffes. Darüber hinaus eine Abschrift des Tankdiagramms.

2.4 Überprüfung des Schiffstagebuchs

- .1 Letzter Hafen, Auslaufdatum, vorderer und hinterer Tiefgang
- .2 Aktueller Hafen, Ankunftsdatum, vorderer und hinterer Tiefgang
- .3 Position des Schiffes zu dem Zeitpunkt oder ungefähren Zeitpunkt, an dem das Vorkommnis gemeldet wurde
- .4 Stichprobenkontrolle, ob die Zeitangaben zu Einleitungen, die im Ladungstagebuch eingetragen wurden, mit einem ausreichenden Abstand vom nächstgelegenen Land, der vorgeschriebenen Schiffsgeschwindigkeit und einer ausreichenden Wassertiefe im Einklang stehen

2.5 Überprüfung anderer Unterlagen an Bord

Andere Unterlagen, die als Beweismittel von Bedeutung sind (soweit erforderlich, Abschriften anfertigen), wie

- Unterlagen zu der gegenwärtig oder kürzlich beförderten Ladung, zusammen mit sachdienlichen Angaben zu der für das Löschen erforderlichen Temperatur, Viskosität und/oder Schmelzpunkt;
- Aufzeichnungen zur Temperatur von Stoffen während des Löschens;
- Aufzeichnungen von Überwachungseinrichtungen, sofern eingebaut.

2.6 Überprüfung des Schiffes

- .1 Schiffsausrüstung nach dem P&A-Handbuch
- .2 Entnommene Proben; Stelle an Bord angeben
- .3 Quellen erheblicher Leckagen
- .4 Ladungsrückstände an der Oberfläche von getrenntem oder zweckbestimmtem sauberem Ballast
- .5 Zustand der Pumpenraumbilgen
- .6 Zustand des Überwachungssystems
- .7 Inhalt der Sloptanks (Schätzung der Wasser- und Rückstandsmenge)

2.7 Aussagen Betroffener (wurde das Ladungstagebuch nicht ordnungsgemäß ausgefüllt, so können Informationen zu folgenden Fragen zweckdienlich sein):

- .1 Erfolgte zu dem im Bericht über das Vorkommnis genannten Zeitpunkt ein Einleiten (unbeabsichtigt oder vorsätzlich)?
- .2 Welche Tanks werden im Hafen befüllt?
- .3 Welche Tanks mussten auf See gereinigt werden? Wurden die Tanks zuvor vorgewaschen?
- .4 Wann und wo wurden sie gereinigt?
- .5 Um welche Rückstände von Stoffen handelte es sich?
- .6 Was geschah mit den Rückständen vom Tankwaschen?
- .7 Wurde der Inhalt des Sloptanks oder eines als Sloptank genutzten Ladetanks auf See eingeleitet?
- .8 Wann und wo erfolgte die Einleitung?
- .9 Welchen Inhalt hat der Sloptank oder der als Sloptank genutzte Ladetank?
- .10 Welche Tanks enthielten während der letzten Ballastreise den schmutzigen Ballast (sofern das Schiff unbeladen eintraf)?
- .11 Welche Tanks enthielten während der letzten Ballastreise den sauberen Ballast (sofern das Schiff unbeladen eintraf)?

-
- .12 Einzelheiten zu der gegenwärtigen Reise des Schiffes (letzte Häfen, nächste Häfen, Fahrtgebiet)
 - .13 Festgestellte Schwierigkeiten bei der Abgabe an landseitigen Auffanganlagen
 - .14 Festgestellte Schwierigkeiten bei der Durchführung eines effizienten Lenzens
 - .15 Welche Tanks sind bei der Ankunft sauber oder schmutzig?
 - .16 An Ladetanks durchgeführte oder geplante Reparaturen

Sonstige Informationen:

- .17 Stellungnahme zum Zustand der Schiffsausrüstung
- .18 Stellungnahme zum Verschmutzungsbericht
- .19 Weitere Anmerkungen

3 Untersuchung an Land

3.1 Analyse der Proben

Angabe der Methode und der Ergebnisse der Probenanalyse.

3.2 Weitere Angaben

Zusätzliche Angaben zu dem Schiff von Personal von Umschlagplätzen, Unternehmen für Tankreinigung oder landseitigen Auffanganlagen können zweckdienlich sein.

Hinweis: Alle Informationen unter dieser Überschrift sind, soweit durchführbar, durch Unterlagen, wie unterzeichnete Aussagen, Rechnungen, Quittungen, zu belegen.

3.3 Angaben seitens des zuvor zum Löschen angelaufenen Hafenterminals

- .1 Bestätigung, dass das Schiff im Einklang mit dem P&A-Handbuch gelöscht, gelentzt oder vorgewaschen wurde.
- .2 Die Art der Schwierigkeiten, sofern es welche gab.
- .3 Von Behörden auferlegte Einschränkungen, bei deren Einhaltung das Schiff auslaufen durfte.
- .4 Einschränkungen im Hinblick auf landseitige Auffanganlagen.

4 Informationen, die vom Vorstehenden nicht abgedeckt sind

5 Ergebnis

- .1 Zusammenfassung der Schlussfolgerungen des Untersuchers.
- .2 Angabe der anwendbaren Vorschriften der Anlage II von MARPOL, gegen die das Schiff verdächtigt wird, verstoßen zu haben.
- .3 Rechtfertigen die Ergebnisse der Untersuchung das Einreichen eines Mängelberichts?

Teil 4

Verfahren für die Überprüfung von Lösch-, Lenz- und Vorwaschvorgängen (hauptsächlich in Löschhäfen)

1 Einleitung

Der Hafenstaat-Besichtiger oder der von der die Kontrolle durchführenden Verwaltung nach Regel 16 der Anlage II von MARPOL ermächtigte Besichtiger soll bestens mit der Anlage II von MARPOL und dem üblichen Vorgehen des Hafens betreffend den Ladungsumschlag, das Tankwaschen, die Liegeplätze zur Reinigung, das Verbot des Nebeneinanderliegens von Leichtern usw. vertraut sein.

2 Unterlagen

Für die Überprüfung im Sinne dieses Anhangs sind folgende Unterlagen erforderlich:

- .1 COF- oder NLS-Zeugnis;
- .2 Ladeplan und Beförderungspapiere;
- .3 P&A-Handbuch;
- .4 Ladungstagebuch.

3 Angaben seitens der Schiffsbesatzung

3.1 Für den Hafenstaat-Besichtiger oder den von der Verwaltung ernannten oder ermächtigten Besichtiger ist Folgendes von Belang:

- .1 das beabsichtigte Lösch- und Ladeprogramme des Schiffes;
- .2 ob Lösch- und Lenzvorgänge im Einklang mit dem P&A-Handbuch erfolgen können und, falls nein, aus welchem Grund;
- .3 die Einschränkungen, denen der Betrieb des effizienten Lenzsystems unterliegt (d. h. Gegendruck, Umgebungstemperatur, Störungen usw.);
- .4 ob das Schiff eine Befreiung von der Vorwäsche und der Abgabe von Rückständen im Löschhafen beantragt.

3.2 Ist eine Tankwäsche ohne die Verwendung von Wasser erforderlich, so ist der Hafenstaat-Besichtiger oder der von der Verwaltung ernannte oder ermächtigte Besichtiger über das Tankwaschverfahren und die Beseitigung der Rückstände zu unterrichten.

3.3 Ist das Ladungstagebuch nicht auf dem aktuellen Stand, sollen alle Angaben zu ausstehenden Vorwasch- und Rückstands-beseitigungsvorgängen zur Verfügung gestellt werden.

4 Angaben seitens des Personals von Umschlagplätzen

Das Personal von Umschlagplätzen soll Angaben zu dem Schiff auferlegten Einschränkungen betreffend Gegendruck und/oder Auffanganlagen machen.

5 Kontrolle

5.1 Nach dem Anbordgehen und der Vorstellung beim Kapitän oder beim verantwortlichen Schiffsoffizier soll der Hafenstaat-Besichtiger oder der von der Verwaltung ernannte oder ermächtigte Besichtiger die erforderlichen Unterlagen überprüfen.

5.2 Die Unterlagen können dazu genutzt werden, Folgendes zu ermitteln:

- .1 zu löschende schädliche flüssige Stoffe, deren Gruppen und Stauung (Ladeplan, P&A-Handbuch);
- .2 Einzelheiten zum effizienten Lenzsystem, sofern eingebaut (P&A-Handbuch);
- .3 Tanks, die vorgewaschen werden müssen, wobei das Tankwaschwasser an Auffanganlagen abgegeben werden muss (Beförderungspapiere und Ladungstemperatur);
- .4 Tanks, die vorgewaschen werden müssen, wobei das Tankwaschwasser entweder an Auffanganlagen abgegeben oder ins Meer eingeleitet werden muss (P&A-Handbuch, Beförderungspapiere und Ladungstemperatur);
- .5 Vorwaschvorgänge und/oder ausstehende Vorgänge zur Beseitigung von Rückständen (Ladungstagebuch);
- .6 Tanks, die aufgrund der Art der beteiligten Stoffe nicht mit Wasser gewaschen werden dürfen (P&A-Handbuch).

5.3 Hinsichtlich der in Absatz 5.2 genannten Vorwaschvorgänge sind die folgenden Angaben von Bedeutung (P&A-Handbuch):

- .1 der für die Tankwaschmaschinen erforderliche Druck;
- .2 die Dauer eines Waschganges der Tankwaschmaschine und die verwendete Wassermenge;
- .3 die Waschprogramme für die beteiligten Stoffe;
- .4 die erforderliche Temperatur des Waschwassers;
- .5 besondere Verfahren.

5.4 Der Hafenstaat-Besichtiger oder der von der Verwaltung nach Regel 16 der Anlage II von MARPOL ermächtigte Besichtiger soll überprüfen, ob das Löschen, Lenzen und/oder Vorwaschvorgänge im Einklang mit den nach Absatz 2 (Unterlagen) dieses Teils gewonnenen Informationen durchgeführt werden. Ist dies nicht möglich, sollen alternative Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass das Schiff nicht mit einer größeren Menge an Rückständen ausläuft, als in Regel 12 der Anlage II von MARPOL, soweit anwendbar, festgelegt ist. Kann die Menge der Rückstände nicht mittels alternativer Maßnahmen verringert werden, so soll der Hafenstaat-Besichtiger oder der von der Verwaltung ernannte oder ermächtigte Besichtiger die Verwaltung des Hafenstaats unterrichten.

5.5 Es soll darauf geachtet werden, dass Ladeschläuche und Leitungssysteme an dem Umschlagplatz nicht zum Schiff rückentleert werden.

5.6 Ist ein Schiff nach Regel 4 Absatz 4 der Anlage II von MARPOL von bestimmten Vorschriften hinsichtlich des Wirkungsgrads des Lenzsystems befreit oder beantragt es eine Befreiung von bestimmten Lenz- oder Vorwaschvorgängen nach Regel 13 Absatz 4 der Anlage II von MARPOL, sollen die in den genannten Regeln festgelegten Bedingungen für eine solche Befreiung beachtet werden. Diese betreffen:

- .1 Regel 4 Absatz 2 und Absatz 3: Das Schiff ist vor dem 1. Juli 1986 gebaut und von der Vorschrift zur Verringerung seiner Rückstandsmengen auf die in Regel 12 fest-

gelegten Grenzwerte (d. h. 300 Liter bei Stoffen der Gruppe X oder Y und 900 Liter bei Stoffen der Gruppe Z) befreit; dies unterliegt den Bedingungen in Regel 4 Absatz 3, die besagen, dass immer dann, wenn ein Ladetank gewaschen oder mit Ballast gefüllt werden soll, eine Vorwäsche erforderlich ist, wobei die Vorwaschrückstände an landseitige Auffanganlagen abzugeben sind; das COF- oder NLS-Zeugnis soll mit der Bestätigung versehen sein, dass das Schiff ausschließlich für beschränkte Fahrten eingesetzt wird;

- .2 Regel 4 Absatz 4: Bei dem Schiff besteht nie die Notwendigkeit, dass es Ballast in Ladetanks aufnimmt und ein Waschen der Ladetanks ist nur bei Reparatur und Dockung erforderlich; das COF- oder NLS-Zeugnis soll Angaben zu den Einzelheiten der Befreiung enthalten; jeder Ladetank soll nur für die Beförderung eines bezeichneten Stoffes zugelassen sein;
- .3 Regel 13 Absatz 4.1: Die Ladetanks werden vor dem nächsten Laden nicht gewaschen oder mit Ballast gefüllt;
- .4 Regel 13 Absatz 4.2: Die Ladetanks werden in einem anderen Hafen gewaschen und Vorwaschrückstände werden an Auffanganlagen in diesem Hafen abgegeben; es soll schriftlich bestätigt werden, dass in dem genannten Hafen eine geeignete Auffanganlage vorhanden ist;
- .5 Regel 13 Absatz 4.3: Die Ladungsrückstände können durch ein Lüftungsverfahren beseitigt werden.

5.7 Der Hafenstaat-Besichtiger oder der von der Verwaltung ernannte oder ermächtigte Besichtiger muss, wenn eine Befreiung nach Regel 13 Absatz 4, wie sie in Absatz 5.6 genannt ist, gewährt worden ist oder wenn ein Tank, aus dem Stoffe der Gruppe X gelöscht worden sind, nach Maßgabe des P&A-Handbuchs vorgewaschen worden ist, eine Bestätigung in Abschnitt J des Ladungstagebuchs eintragen.

5.8 Für Stoffe der Gruppe X, Regel 13 Absatz 6.1.1 der Anlage II von MARPOL, soll im Rahmen der Verfahren, die jeder Hafenstaat zulässt, alternativ die Rückstandskonzentration gemessen werden. In diesem Fall muss der Hafenstaat-Besichtiger und der von der Verwaltung ermächtigte Besichtiger, wenn die erforderliche Restkonzentration erreicht ist, eine Bestätigung in Abschnitt K des Ladungstagebuchs eintragen.

5.9 Über Absatz 5.7 hinaus muss der Hafenstaat-Besichtiger oder der von der Verwaltung ermächtigte Besichtiger eine Bestätigung in das Ladungstagebuch eintragen, wenn das Löschen, Lenzen oder Vorwaschen von Stoffen der Gruppen Y und Z im Einklang mit dem P&A-Handbuch tatsächlich beobachtet worden ist.

Anhang 5

Leitlinien zu den Einleitvorschriften nach den Anlagen I und II von MARPOL**1 Einleitung**

1.1 Die Regeln 15 und 34 der Anlage I von MARPOL verbieten das Einleiten von Öl ins Meer und Regel 13 der Anlage II von MARPOL verbietet das Einleiten von schädlichen flüssigen Stoffen, außer unter genau festgelegten Bedingungen. Alle diese Vorgänge sind, soweit dies angezeigt ist, in das Muster des Öl- oder Ladungstagebuchs, soweit jeweils zutreffend, einzutragen und die Einträge sind so aufzubewahren, dass sie für eine Überprüfung ohne Weiteres zur Verfügung stehen.

1.2 Die oben in Bezug genommenen Regeln besagen, dass eine Vertragspartei, wenn auf oder unter der Wasseroberfläche in unmittelbarer Nähe eines Schiffes oder seines Kielwassers sichtbare Ölspuren bemerkt werden, soweit es ihr zumutbar und möglich ist, umgehend die mit der Frage, ob ein Verstoß gegen die Einleitvorschriften vorliegt oder nicht, zusammenhängenden Tatsachen untersuchen soll.

1.3 Die Bedingungen, unter denen schädliche flüssige Stoffe ins Meer eingeleitet werden dürfen, umfassen Beschränkungen hinsichtlich Menge, Beschaffenheit und Ort, die von der Stoffgruppe und dem Meeresgebiet abhängen.

1.4 Eine Untersuchung behaupteter Verstöße soll daher das Ziel haben, festzustellen, ob ein schädlicher flüssiger Stoff eingeleitet wurde und ob die Vorgänge, die zu diesem Einleiten geführt haben, mit dem Handbuch des Schiffes über Verfahren und Vorkehrungen (P&A-Handbuch) im Einklang standen.

1.5 In Anbetracht der Tatsache, dass es wahrscheinlich ist, dass viele Verstöße gegen die Einleitvorschriften außerhalb der unmittelbaren Kontrolle und Kenntnis des Flaggenstaats stattfinden, sieht Artikel 6 von MARPOL vor, dass die Vertragsparteien bei der Aufdeckung von Verstößen und der Durchführung der Vorschriften zusammenarbeiten, indem sie alle geeigneten und durchführbaren Maßnahmen der Aufdeckung und der Umweltüberwachung sowie alle angemessenen Verfahren der Nachrichtenübermittlung und des Sammelns von Beweisen anwenden. MARPOL enthält zudem eine Reihe konkreter Vorschriften, die diese Zusammenarbeit erleichtern sollen.

1.6 Mehrere Informationsquellen über mögliche Verstöße gegen die Einleitvorschriften können angegeben werden. Zu diesen gehören:

- .1 Meldungen durch Kapitäne: Artikel 8 und Protokoll I von MARPOL schreiben dem Kapitän eines Schiffes unter anderem vor, dass er bestimmte Ereignisse, bei denen Öl oder ölhaltige Gemische oder schädliche flüssige Stoffe oder Gemische, die solche Stoffe beinhalten, eingeleitet wurden oder bei denen die Wahrscheinlichkeit einer solchen Einleitung bestand, zu melden hat;
- .2 Meldungen durch amtliche Stellen: Artikel 8 von MARPOL erfordert weiterhin, dass eine Vertragspartei ihren für die Überwachung des Meeres verantwortlichen Schiffen und Luftfahrzeugen und anderen zuständigen Diensten Weisung erteilt, ihren Behörden Ereignisse zu melden, bei denen Öl oder ölhaltige Gemische oder schädliche flüssige Stoffe oder Gemische, die solche Stoffe beinhalten, eingeleitet wurden oder bei denen die Wahrscheinlichkeit einer solchen Einleitung bestand;
- .3 Meldungen durch andere Vertragsparteien: Artikel 6 von MARPOL sieht vor, dass eine Vertragspartei eine andere Vertragspartei ersuchen kann, ein Schiff zu überprüfen; die ersuchende Vertragspartei muss ausreichende Beweise dafür vorlegen, dass

das Schiff Öl oder ölhaltige Gemische, schädliche flüssige Stoffe oder Gemische, die solche Stoffe enthalten, eingeleitet hat oder dass das Schiff mit einer größeren Menge an Rückständen von schädlichen flüssigen Stoffen aus dem Löschhafen ausgelaufen ist, als in das Meer eingeleitet werden darf;

- .4 Meldungen von anderer Seite: Es ist nicht möglich, alle Informationsquellen für behauptete Verstöße gegen die Einleitvorschriften erschöpfend aufzuführen; die Vertragsparteien sollen bei der Entscheidung über die Untersuchung solcher Meldungen alle Umstände berücksichtigen.

1.7 Maßnahmen, die von anderen Staaten als Flaggen- oder Hafenstaaten ergriffen werden können, die über Informationen über Einleitverstöße verfügen (im Folgenden als Küstenstaaten bezeichnet):

- .1 Küstenstaaten, die Vertragsparteien von MARPOL sind, können nach Erhalt einer Meldung über eine Verschmutzung mit Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen, die mutmaßlich durch ein Schiff verursacht wurde, der Sache nachgehen und im Rahmen des Möglichen Beweise sammeln; für genauere Angaben zu wünschenswerten Beweisen wird auf die Anhänge 3 und 4 verwiesen;
- .2 Ergibt die in Unterabsatz .1 genannte Untersuchung, dass der nächste Anlaufhafen des betreffenden Schiffes innerhalb des Hoheitsbereichs des Küstenstaats liegt, soll dieser auch die in den Absätzen 2.1 bis 2.6 aufgeführten hafenstaatlichen Maßnahmen ergreifen;
- .3 Ergibt die in Unterabsatz .1 genannte Untersuchung, dass der nächste Anlaufhafen des betreffenden Schiffes innerhalb des Hoheitsbereichs einer anderen Vertragspartei liegt, so soll der Küstenstaat in entsprechenden Fällen die Beweise dieser anderen Vertragspartei vorlegen und diese Vertragspartei darum ersuchen, hafenstaatliche Maßnahmen nach den Absätzen 2.1 bis 2.6 zu ergreifen;
- .4 In beiden in den Unterabsätzen .2 und .3 genannten Fällen sowie wenn der nächste Anlaufhafen des betreffenden Schiffes nicht ermittelt werden kann, unterrichtet der Küstenstaat den Flaggenstaat über das Ereignis und die erlangten Beweise.

2 Maßnahmen des Hafenstaats

2.1 Die Vertragsparteien ernennen oder ermächtigen Besichtigter für die Durchführung von Untersuchungen, die dazu dienen, zu überprüfen, ob ein Schiff unter Verstoß gegen MARPOL Öl oder schädliche flüssige Stoffe eingeleitet hat.

2.2 Die Vertragsparteien können solche Untersuchungen auf der Grundlage von Meldungen durchführen, die sie von den in Absatz 1.6 angegebenen Quellen erhalten haben.

2.3 Diese Untersuchungen sollen darauf gerichtet sein, ausreichende Beweise dafür zu sammeln, dass das Schiff gegen die Einleitvorschriften verstoßen hat. Leitlinien für die optimale Zusammenstellung von Beweisen finden sich in den Anhängen 3 und 4.

2.4 Liefern die Untersuchungen Beweise dafür, dass es innerhalb des Hoheitsbereichs des Hafenstaats zu einem Verstoß gegen die Einleitvorschriften gekommen ist, so muss dieser Hafenstaat entweder ein Verfahren nach seinen Rechtsvorschriften einleiten oder dem Flaggenstaat alle Informationen und Beweise zu dem behaupteten Verstoß vorlegen, die sich in seinem Besitz befinden. Leitet der Hafenstaat ein Verfahren ein, unterrichtet er den Flaggenstaat.

2.5 Genaue Angaben zu der vorzulegenden Meldung sind in Anhang 16 enthalten.

2.6 Die Untersuchung kann Beweise dafür liefern, dass die Verschmutzung durch eine Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung verursacht wurde. Das kann ein Anhaltspunkt dafür sein, dass das Schiff sich keines Verstoßes gegen die Einleitvorschriften der Anlage I oder II von MARPOL schuldig gemacht hat,

- .1 sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu verringern, und
- .2 sofern nicht der Eigner oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entsteht.

2.7 Es können jedoch Maßnahmen durch den Hafenstaat nach Kapitel 3 angezeigt sein.

3 Überprüfung der Tankwaschvorgänge mit Rohöl

3.1 Die Regeln 18, 33 und 35 der Anlage I von MARPOL schreiben unter anderem vor, dass das Waschen der Ladetanks mit Rohöl bei bestimmten Kategorien von Rohöltankschiffen durchzuführen ist. Eine ausreichende Anzahl von Tanks sind zu waschen, damit Ballastwasser nur in Ladetanks gefüllt wird, die mit Rohöl gewaschen worden sind. Die verbleibenden Ladetanks sind turnusmäßig zur Beseitigung von Schlamm zu waschen.

3.2 Die Behörden des Hafenstaats können Überprüfungen durchführen, um sicherzustellen, dass alle Rohöltankschiffe, die entweder mit einem COW-System ausgestattet sind oder bei denen der Eigner oder Betreiber sich zum Einbau eines COW-Systems entschlossen hat, um Regel 18 der Anlage I von MARPOL einzuhalten, das Tankwaschen mit Rohöl durchführen. Darüber hinaus soll die Einhaltung der überarbeiteten Anforderungen an Entwurf, Betrieb und Überwachung von Systemen für das Tankwaschen mit Rohöl (Entschliebung A.446(XI) in ihrer zuletzt geänderten Fassung) sichergestellt werden. Dies kann am besten in den Häfen geschehen, in denen die Ladung gelöscht wird.

3.3 Die Vertragsparteien sollen sich bewusst sein, dass die Überprüfung nach Absatz 3.2 auch zur Feststellung eines Verschmutzungsrisikos führen kann, das zusätzliche Maßnahmen seitens des Hafenstaats nach Kapitel 3 erforderlich machen kann.

3.4 Die IMO hat detaillierte Leitlinien für Überprüfungen in Häfen der Verfahren für das Tankwaschen mit Rohöl genehmigt und veröffentlicht (Systeme für das Tankwaschen mit Rohöl, überarbeitete Ausgabe, 2000); diese sind in Teil 4 des Anhangs 3 wiedergegeben.

4 Überprüfung der Lösch-, Lenz- und Vorwaschvorgänge

4.1 Regel 16 der Anlage II von MARPOL schreibt vor, dass die Vertragsparteien für die Zwecke der Durchführung der Regel Besichtiger ernennen und ermächtigen müssen.

4.2 Regel 16 zielt darauf ab, grundsätzlich sicherzustellen, dass ein Schiff, das schädliche flüssige Stoffe der Gruppen X, Y oder Z so weit wie möglich gelöscht hat, nur ausläuft, wenn die Rückstände dieser Stoffe auf Mengen verringert worden sind, die ins Meer eingeleitet werden dürfen.

4.3 Die Einhaltung dieser Vorschriften wird für Stoffe der Gruppen X, Y und Z grundsätzlich dadurch sichergestellt, dass im Löschhafen eine Vorwäsche durchgeführt und das Rückstand/Wassergemisch aus der Vorwäsche an Auffanganlagen abgegeben wird, außer dass, im Fall von nicht-

erstarrenden Stoffen und Stoffen niedriger Viskosität der Gruppen Y und Z, die Vorschriften für das effiziente Lenzen eines Tanks bis auf zu vernachlässigende Mengen anstelle der Durchführung einer Vorwäsche gelten. Alternativ können bei einer Reihe von Stoffen Lüftungsverfahren eingesetzt werden, um Ladungsrückstände aus einem Tank zu entfernen.

4.4 Regel 16 Absatz 6 erlaubt der Regierung der empfangenden Vertragspartei, ein Schiff, das zu einem Hafen oder Umschlagplatz im Hoheitsbereich einer anderen Vertragspartei weiterfährt, von der vorgeschriebenen Vorwäsche der Ladetanks und der Abgabe des Rückstand/Wassergemisches an eine Auffanganlage zu befreien.

4.5 Vorhandene Chemikalientankschiffe, die für eingeschränkte Fahrten eingesetzt werden, können nach Regel 4 Absatz 3 der Anlage II von MARPOL von den Vorschriften zur Mengenbegrenzung der Regel 12 Absatz 1 bis 3 befreit werden. Soll ein Ladetank mit Ballast gefüllt oder gewaschen werden, so ist nach dem Löschen von Stoffen der Gruppe Y oder Z eine Vorwäsche erforderlich und Rückstand/Wassergemische müssen an landseitige Auffanganlagen abgegeben werden. Die Befreiung soll auf dem Zeugnis angegeben sein.

4.6 Ein Schiff, dessen bauliche und betriebliche Merkmale derart sind, dass ein Aufnehmen von Ballast in Ladetanks nicht notwendig ist und ein Waschen des Ladetanks nur bei Reparatur und Dockung erforderlich ist, kann nach Regel 4 Absatz 4 von den Bestimmungen der Regel 12 der Anlage II von MARPOL befreit werden, sofern alle in Regel 4 Absatz 4 genannten Bedingungen erfüllt sind. Dementsprechend soll das Zeugnis des Schiffes die Angabe enthalten, dass jeder Ladetank nur für die Beförderung eines bezeichneten Stoffes zugelassen ist. Es soll zudem Angaben zu den Einzelheiten der von der Verwaltung hinsichtlich der Pump-, Leitungs- und Entladeeinrichtungen gewährten Befreiung enthalten.

4.7 Detaillierte Anleitungen für effiziente Lenz- und Vorwaschverfahren sind im Handbuch über Verfahren und Vorkehrungen des Schiffes enthalten. Das Handbuch enthält auch alternative Verfahren, die im Falle einer Störung der Ausrüstung eingehalten werden sollen.

4.8 Die Vertragsparteien sollen sich bewusst sein, dass die Überprüfung nach Absatz 1.3 und 1.4 zur Feststellung eines Verschmutzungsrisikos oder eines Verstoßes gegen die Einleitvorschriften führen kann, was zusätzliche Maßnahmen seitens des Hafenstaats nach Kapitel 3 erforderlich machen kann.

4.9 Für genaue Angaben zu Überprüfungen nach diesem Abschnitt wird auf Anhang 4 verwiesen.

Anhang 6

Leitlinien für gründlichere Überprüfungen der Erfüllung schiffbaulicher und ausrüstungsbezogener Vorschriften**1 Einleitung**

Ergeben sich für den Hafenstaat-Besichtiger aufgrund seiner allgemeinen Eindrücke oder Beobachtungen triftige Gründe für die Annahme, dass das Schiff unternormig sein könnte, so soll der Hafenstaat-Besichtiger unter Berücksichtigung der folgenden Erwägungen mit einer genaueren Überprüfung fortfahren.

2 Schiffskörper

2.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll aufgrund seines Eindrucks vom Unterhaltungszustand des Schiffskörpers, vom allgemeinen Zustand an Deck und vom Zustand bestimmter Bereiche, wie beispielsweise Steigleitern, Relings und Ummantelungen von Rohrleitungen sowie vom Zustand der Bereiche mit Korrosion und Lochfraß darüber entscheiden, ob es notwendig ist, den Schiffskörper (bei im Wasser liegendem Schiff) möglichst vollständig zu untersuchen. Bei Vorhandensein nennenswerter Bereiche mit Beschädigungen oder Korrosion oder bei Lochfraß in der Beplattung und den dazugehörigen Steifen von Decks und Außenhaut, wodurch die Seetüchtigkeit oder die Festigkeit gegenüber punktuellen Belastungen beeinträchtigt wird, kann ein Festhalten gerechtfertigt sein. Es kann erforderlich sein, den unter der Wasserlinie liegenden Teil des Schiffskörpers zu untersuchen. Bei seiner Entscheidung soll sich der Hafenstaat-Besichtiger nach der Seetüchtigkeit des Schiffes und nicht nach dessen Alter richten und unter angemessener Berücksichtigung des normalen Verschleißes einen Toleranzabschlag von den vorgeschriebenen Mindest-Materialstärken gewähren. Schäden, welche die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigen, stellen keine Grundlage für eine Entscheidung dar, das Schiff festzuhalten; das Gleiche gilt bei Schäden, die zwar nur provisorisch, aber so wirksam repariert worden sind, dass das Schiff zu einem Hafen weiterfahren kann, wo dauerhafte Reparaturen durchgeführt werden. Bei der Beurteilung der Auswirkungen von Schäden soll der Hafenstaat-Besichtiger jedoch berücksichtigen, wo die Unterkunftsräume der Besatzung liegen und ob der festgestellte Schaden ihre Bewohnbarkeit erheblich beeinträchtigt.

2.2 Der Hafenstaat-Besichtiger soll mit besonderer Sorgfalt auf die Festigkeit der schiffbaulichen Verbände und die Seetüchtigkeit bei Massengut- und bei Öltankschiffen achten und beachten, dass diese Schiffe bei Besichtigungen das verschärfte Besichtigungsprogramm nach Regel XI-1/2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 durchlaufen müssen.

2.3 Das Urteil des Hafenstaat-Besichtigers bezüglich der Sicherheit der schiffbaulichen Verbände dieser Schiffe soll auf der an Bord mitgeführten Sammlung der Besichtigungsberichte basieren. Diese Sammlung soll Berichte über die Besichtigungen des Schiffskörpers, Berichte zur Beurteilung des Schiffszustands (samt Übersetzung ins Englische und Authentizitätsvermerk seitens oder im Namen der Verwaltung), Berichte über die Dickenmessung und den Besichtigungsplan enthalten. Der Hafenstaat-Besichtiger soll dabei beachten, dass es nach der Besichtigung eine kurze Verzögerung bei der Aktualisierung der Sammlung der Besichtigungsberichte geben kann. Bestehen Zweifel daran, dass die vorgeschriebene Besichtigung durchgeführt worden ist, soll der Hafenstaat-Besichtiger die Bestätigung der anerkannten Stelle einholen.

2.4 Ergibt sich aus der Sammlung der Besichtigungsberichte die Notwendigkeit einer gründlicheren Überprüfung des Schiffskörpers oder wird kein solcher Bericht mitgeführt, so soll der Hafenstaat-Besichtiger seine besondere Aufmerksamkeit auf die Festigkeit des Schiffskörpers, auf die Rohrleitungen im Bereich der Ladetanks oder Laderäume, auf die Pumpenräume, auf die Kofferdämme, auf die Rohrtunnel, auf die Leerräume im Ladebereich und auf die Ballasttanks richten.

2.5 Bei Massengutschiffen sollen Hafenstaat-Besichtiger die schiffbaulichen Hauptverbände der Laderäume auf offensichtlich ungenehmigte Reparaturen hin überprüfen. Bei Massengutschiffen soll der Hafenstaat-Besichtiger überprüfen, ob die Trimm- und Stabilitätsunterlagen für Massengutschiffe mit den nötigen Bestätigungen versehen sind, ob in den Laderäumen Wasserstandsalarngeräte angebracht sind und gegebenenfalls ob Beschränkungen hinsichtlich der Beförderung fester Massengüter in die Unterlagen eingetragen sind und ob das Ladedreieck bei Massengutschiffen dauerhaft markiert ist.

3 Maschinenräume

3.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll den Zustand der Maschinen- und der elektrischen Anlagen darauf hin untersuchen, ob diese in der Lage sind, ununterbrochen genügend elektrische Kraft für den Schiffsantrieb und für die Hilfseinrichtungen zu liefern.

3.2 Der Hafenstaat-Besichtiger soll sich bei der Überprüfung der Maschinenräume einen Eindruck von deren Unterhaltungszustand verschaffen. Abgenutzte, durchtrennte oder nicht funktionsfähige Kabel zu den Schnellschlussventilen, nicht angeschlossene oder nicht funktionsfähige Fernbedienelemente oder Ausklinkvorrichtungen, fehlende Ventilhandräder, Spuren dauerhafter Austrittsstellen von Dampf, Wasser oder Öl, verschmutzte Tankdecken und Bilgen oder ausgedehnte Korrosionsstellen an den Standflächen von Maschinen lassen auf eine unbefriedigende Organisation des Instandhaltungswesens schließen. Wird eine größere Anzahl von provisorischen Reparaturen festgestellt, die beispielsweise unter Zuhilfenahme von Rohrklemmen und Zementblöcken vorgenommen worden sind, so ist dies als Anzeichen dafür zu werten, dass keine Bereitschaft besteht, dauerhafte Reparaturen durchzuführen.

3.3 Es ist zwar nicht möglich, ohne Probelauf den Zustand einzelner Maschinen zu ermitteln; bestimmte Mängel allgemeiner Art, wie undichte Pumpenflansche, schmutzige Wasserstand-Schaugläser, funktionsunfähige Manometer, eingerostete Überdruckventile, funktionsgestörte oder nicht angeschlossene Sicherheits- oder Regelungsvorrichtungen, Hinweise auf wiederholte Aktivierung der Überdruckventile des Spülluftkanals oder der Kurbelwannenexplosionsklappen des Dieselmotors, automatisch arbeitende Geräte und Alarmvorrichtungen, die funktionsgestört oder funktionsunfähig sind, und undichte Außenmäntel oder Sauglüfter von Kesseln, würden jedoch einen guten Grund darstellen, das Maschinenraumtagebuch und die Aufzeichnungen über Maschinenstörungen und Unfälle zu überprüfen sowie einen Probelauf von Maschinen zu verlangen.

3.4 Ist auch nur einer der Stromgeneratoren außer Betrieb, so soll der Hafenstaat-Besichtiger feststellen, ob genügend elektrische Kraft vorhanden ist, um die grundlegenden und die Dienste für Notsituationen aufrechtzuerhalten und soll hierzu Probelläufe durchführen.

3.5 Liegen offensichtliche Anzeichen für Vernachlässigung vor, so soll der Hafenstaat-Besichtiger den Umfang seiner Überprüfung erweitern und beispielsweise praktische Erprobungen der Haupt- und der Hilfsrudieranlage, der Ausklinkvorrichtung bei Überdrehzahl und der Unterbrecher durchführen.

3.6 Es ist zu betonen, dass die Entdeckung eines oder mehrerer der oben genannten Mängel zwar grundsätzlich die Annahme nahe legt, dass das Schiff den vorgeschriebenen Normen nicht entspricht, dass es jedoch dem Hafenstaat-Besichtiger obliegt, in jedem Einzelfall die festgestellten Mängel in ihrer Kombination fachlich zu beurteilen.

4 Bedingungen für die Zuweisung des Freibords

Es kann vorkommen, dass der Hafenstaat-Besichtiger zwar zu dem Schluss gelangt ist, dass eine Überprüfung des Schiffskörpers nicht erforderlich ist, dass er jedoch mit dem unzufrieden ist, was er an Deck beobachtet hat; dies gilt insbesondere für den Fall mangelhafter Lukenverschlussvorrich-

tungen oder verrosteter Luftrohre und Ventilatorschächte. In einem solchen Fall soll der Hafenstaat-Besichtiger sorgfältig die Bedingungen für die Zuweisung des Freibords überprüfen, wobei er seine besondere Aufmerksamkeit auf die Verschlussvorrichtungen, auf die Vorrichtungen für das Lenzen des Decks und auf alle Vorkehrungen zum Schutz der Besatzung richtet.

5 Rettungsmittel

5.1 Die Wirksamkeit von Rettungsmitteln hängt zu einem großen Teil von der Güte ihrer Instandhaltung durch die Besatzung und von ihrer Verwendung bei regelmäßigen Übungen ab. Die Zeit, die seit der letzten Besichtigung eines Rettungsmittels im Zusammenhang mit der Ausstellung oder Erneuerung des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses verstrichen ist, kann ein wichtiger Anhaltspunkt für den Grad der Verschlechterung von dessen Zustand sein, wenn keine regelmäßige Überprüfung durch die Besatzung stattgefunden hat. Abgesehen von Fällen, wo ein von einer Übereinkunft vorgeschriebenes Rettungsmittel gar nicht mitgeführt wird, oder von Fällen offensichtlicher Mängel, wie leckgeschlagene Rettungsboote, soll der Hafenstaat-Besichtiger nach Anzeichen dafür suchen, dass die Vorrichtungen für das Aussetzen und Einholen von Überlebensfahrzeugen nicht benutzt worden sind, nicht benutzt werden können oder nicht richtig funktionieren; solche Anzeichen können insbesondere Übermalungen, blockierende Drehgelenke, das Fehlen von Schmiermittel, der Zustand von Blocks und Läufern, der Zustand von Heißhaken-Befestigungen am Rumpf von Rettungsbooten oder das unsachgemäße Stauen oder Laschen von Decksladung sein.

5.2 Sollten derartige Anzeichen vorhanden sein, würde dies eine Rechtfertigung dafür darstellen, dass der Hafenstaat-Besichtiger eine gründliche Überprüfung aller Rettungsmittel vornimmt. Dazu kann beispielsweise gehören, dass ein Rettungsboot oder ein Rettungsfloß zu Wasser gelassen wird, dass die Wartungspläne der Rettungsflöße, die Anzahl und der Zustand der Rettungswesten und der Rettungsringe überprüft werden und dass sichergestellt wird, dass die pyrotechnischen Notsignale ihre zugelassene Verwendungszeit noch nicht überschritten haben. Im Normalfall ist eine solche Überprüfung nicht so detailliert wie diejenige zwecks Erneuerung des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses und beschränkt sich im Wesentlichen auf die Ausrüstungsgegenstände, die für ein sicheres Verlassen des Schiffes unentbehrlich sind; im Ausnahmefall kann eine solche Überprüfung jedoch genau so vollständig sein wie eine Besichtigung zwecks Erneuerung des Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisses. Überprüft wird insbesondere das Vorhandensein und das einwandfreie Funktionieren der Decksbeleuchtung, der Vorrichtungen für die Alarmierung von Besatzung und Fahrgästen sowie die einwandfreie Beleuchtung der Wege zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen.

6 Brandschutz

6.1 Schiffe im Allgemeinen: Ein schlechter Zustand von Feuerlösch- und/oder Deckswaschleitungen und/oder von Anschlussstutzen, oder fehlende Feuerlöschschläuche und Feuerlöscher in den Unterkunftsräumen können Hinweise auf die Notwendigkeit einer genauen Überprüfung der gesamten Brandschutzausrüstung sein. Der Hafenstaat-Besichtiger soll dann nicht nur die Erfüllung der Vorschriften des Übereinkommens überprüfen, sondern auch nach Hinweisen auf eventuelles Vorliegen eines überdurchschnittlich hohen Brandrisikos suchen; dabei kann mangelnde Sauberkeit im Maschinenraum, wenn sie zusammen mit erheblichen Mängeln bei den fest eingebauten Feuerlöscheinrichtungen oder bei den tragbaren Feuerlöschgeräten vorliegt, den Hafenstaat-Besichtiger zu dem Urteil führen, dass das Schiff unternormig ist. Etwaige Anfragen bezüglich des baulichen Schutzes sollen an die Verwaltung des Flaggenstaates gerichtet werden; der Hafenstaat-Besichtiger soll seine Überprüfung in der Regel auf die Wirksamkeit der getroffenen Vorkehrungen beschränken.

6.2 Fahrgastschiffe: Der Hafenstaat-Besichtiger soll sich zunächst ein Urteil über die Notwendigkeit einer Überprüfung der Brandschutzeinrichtungen bilden, indem er das Schiff gemäß den vorherigen Absätzen und insbesondere dem über den Brandschutz untersucht. Wenn der Hafenstaat-Besichtiger eine gründlichere Überprüfung der Brandschutzeinrichtungen für notwendig hält,

soll der Hafenstaat-Besichtiger den Brandschutzplan an Bord überprüfen, um sich ein allgemeines Bild der auf dem Schiff vorhandenen Brandschutzeinrichtungen zu verschaffen und zu beurteilen, inwieweit diese den Vorschriften ihres Baujahres entsprechen. Etwaige Anfragen bezüglich des baulichen Schutzes sollen an die Verwaltung des Flaggenstaates gerichtet werden; der Hafenstaat-Besichtiger soll seine Überprüfung in der Regel auf die Wirksamkeit der getroffenen Vorkehrungen beschränken.

6.3 Ein Brand kann sich schnell ausbreiten, wenn die Feuertüren nicht ohne Schwierigkeiten zu bedienen sind. Der Hafenstaat-Besichtiger soll die Bedienbarkeit und die Verschlussvorrichtungen der Türen in den Schotten zwischen den Hauptbrandabschnitten, in den Treppenhäusern und entlang der Begrenzungen von Räumen mit großer Brandgefahr überprüfen, zum Beispiel der Hauptantriebsmaschinenräume und der Küchen, und dabei besonders auf die Türen achten, die offen stehen gelassen worden sind. Er soll ebenfalls die senkrechten Hauptbrandabschnitte überprüfen, bei denen möglicherweise durch Umbauten das Sicherheitsniveau verringert worden ist. Im Brandfall besteht eine zusätzliche Gefahr durch die Ausbreitung von Rauch über die Lüftungsschächte. Zugregler und Rauchklappen können stichprobenweise überprüft werden, um so eine Vorstellung vom allgemeinen Bedienbarkeitszustand zu erhalten. Der Hafenstaat-Besichtiger soll auch feststellen, ob die Ventilatoren vom Hauptfahrstand aus gestoppt werden können und ob Vorrichtungen zum Schließen der Hauptöffnungen der Lüftungssysteme für die Luftzufuhr und den Luftaustritt vorhanden sind.

6.4 Es soll auf die Benutzbarkeit der Fluchtwege geachtet werden, indem sichergestellt wird, dass wichtige Türen nicht verschlossen sowie Gänge und Treppen frei von sämtlichen Hindernissen sind. Hinsichtlich der Mindestbreite von außen liegenden Fluchtwegen sollen die von den Flaggenstaatverwaltungen genehmigten Anordnungen akzeptiert werden.

6.5 Die von den Flaggenstaatverwaltungen zugelassenen Regelungen bezüglich der Anordnungen der von Hand betriebenen Feuermelder sollen akzeptiert werden.

7 Kollisionsverhütungsregeln

Ein wichtiger Punkt beim Schutz des menschlichen Lebens auf See ist die vollumfängliche Einhaltung der Kollisionsverhütungsregeln. Auf der Grundlage seiner Beobachtungen an Deck soll der Hafenstaat-Besichtiger über die Notwendigkeit für eine genaue Überprüfung der Laternen und ihrer Abschirmungen sowie der Anlagen für die Abgabe von Schallsignalen und von Notzeichen entscheiden.

8 Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

Der Hafenstaat-Besichtiger kann aufgrund des allgemeinen Zustands des Schiffes zu der Ansicht gelangen, dass er das Schiff auch unter Gesichtspunkten überprüfen sollte, die zwar nicht unmittelbar mit der Sicherheitsausrüstung und der Zuweisung des Freibords zusammenhängen, jedoch trotzdem mit der Sicherheit des Schiffes zu tun haben. Hierzu zählt zum Beispiel die Einhaltung der Bestimmungen des Bau-Sicherheitszeugnisses für Frachtschiffe (Pumpenanlagen, Vorrichtungen für das Unterbinden der Luft- und der Brennstoffzufuhr im Brandfall, Alarmierungseinrichtungen und Notstromquellen).

9 Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe

Werden ein gültiges Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe und das dazugehörige Ausrüstungsverzeichnis (Muster R) mitgeführt, so kann dies als Beweis für das Mitführen und die Funktionsfähigkeit der in diesen Dokumenten genannten Ausrüstung angesehen werden. Dessen ungeachtet soll der Hafenstaat-Besichtiger überprüfen, ob ausreichend befähigtes Funkpersonal für die Bedienung dieser Geräte und für die Wahrnehmung der vorgeschriebenen Hörwachen an Bord ist. Vorschriften

für die Instandhaltung der Funkausrüstung sind in Regel IV/15 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 enthalten. Das Funktagebuch oder die Funkkladden sollen überprüft werden. Sofern es für erforderlich gehalten wird, können auch Funktionsprüfungen vorgenommen werden.

10 Zugangsmöglichkeiten zum Schiff

10.1 Vor dem Anbordgehen soll der Hafenstaat-Besichtiger die Mittel zum An- und Vonbordgehen überprüfen. Der Hafenstaat-Besichtiger soll sich von SOLAS-Regel II-1/3-9 leiten lassen und beachten, dass diese auf Schiffe angewendet wird, die am oder nach dem 1. Januar 2010 gebaut wurden, und dass Absatz 3 dieser Regel für alle Schiffe gilt und vorschreibt, dass

- .1 die Mittel zum An- und Vonbordgehen überprüft und in einem ihrem Bestimmungszweck entsprechenden Zustand gehalten werden, wobei etwaige Einschränkungen hinsichtlich der zulässigen Belastung zu berücksichtigen sind;
- .2 alle Drahtseile, die Mittel zum An- und Vonbordgehen tragen, in der in SOLAS-Regel III/20.4 vorgeschriebenen Weise instand gehalten werden müssen.

10.2 Hinsichtlich der Instandhaltung der Mittel zum An- und Vonbordgehen soll der Hafenstaat-Besichtiger die „Richtlinien für den Bau, den Einbau, die Instandhaltung und die Prüfung/Besichtigung von Mitteln zum An- und Vonbordgehen“ (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1331) zugrunde legen.

10.3 Im Verlauf der Überprüfung soll der Hafenstaat-Besichtiger außerdem sicherstellen, dass die Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen SOLAS-Regel V/23 und der Einheitlichen Auslegung der SOLAS-Regel V/23 (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1375/Rev.1 und MSC.1/Circ.1495/Rev.1) entsprechen.

11 Ausrüstung, die über die Vorschriften der Übereinkünfte oder des Flaggenstaats hinaus mitgeführt wird

Mitgeführte Ausrüstungsgegenstände, deren Verwendungsfähigkeit in Situationen gewährleistet sein muss, in denen die Sicherheit gefährdet ist oder eine Umweltverschmutzung verhindert werden soll, müssen auch tatsächlich verwendungsfähig sein. Sind solche Ausrüstungsgegenstände nicht verwendungsfähig, werden jedoch über die Vorschriften einer einschlägigen Übereinkunft und/oder des Flaggenstaates hinaus mitgeführt, so sind sie entweder zu reparieren, zu entfernen oder, wenn ein Entfernen nicht zweckmäßig ist, deutlich als nicht verwendungsfähig zu kennzeichnen und zu sichern.

Leitlinien für die Kontrolle der Einhaltung betrieblicher Anforderungen

1 Einleitung

1.1 Ergeben sich für den Hafensstaat-Besichtiger im Rahmen einer Hafensstaatkontrolle triftige Gründe nach Abschnitt 2.4 dieser Verfahren, können die folgenden betrieblichen Abläufe an Bord nach Maßgabe dieser Entschließung überprüft werden.

1.2 Bei der Durchführung in diesen Leitlinien empfohlener Kontrollen soll der Hafensstaat-Besichtiger jedoch keine betrieblichen Erprobungen verlangen oder physische Forderungen stellen, die nach Auffassung des Kapitäns die Sicherheit des Schiffes, der Besatzung, der Fahrgäste, der Hafensstaat-Besichtiger oder der Ladung gefährden könnten. Bevor er eine praktische betriebliche Kontrolle verlangt, soll der Hafensstaat-Besichtiger zunächst die Aufzeichnungen über Ausbildung und Übungen und gegebenenfalls die zugehörige Sicherheitsausrüstung sowie die Aufzeichnungen zu deren Instandhaltung überprüfen. Beispielsweise kann eine Übung zum Begehen von geschlossenen Räumen auch ausreichend beurteilt werden, ohne dass tatsächlich ein geschlossener Raum begangen wird, indem Aufzeichnungen über Übungen und Instandhaltung überprüft werden und eine physische Überprüfung sowie Vorführung durch die Besatzung der Atemschutzgeräte, des Sicherheitsgeschirrs und der Messgeräte für die Atmosphäre erfolgt.

1.3 Bei der Durchführung einer betrieblichen Kontrolle soll der Hafensstaat-Besichtiger nach Möglichkeit sicherstellen, dass es zu keinen Störungen des normalen Schiffsbetriebs kommt, etwa wenn Ballast oder Ladung unter der Verantwortung des Kapitäns aufgenommen oder gelöscht wird; auch soll der Hafensstaat-Besichtiger nicht verlangen, dass betriebliche Aspekte demonstriert werden, wenn das Schiff hierdurch unnötig aufgehalten würde.

1.4 Nach der Beurteilung der Frage, inwieweit die betrieblichen Anforderungen erfüllt werden, muss der Hafensstaat-Besichtiger auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens entscheiden, ob die betrieblichen Fähigkeiten der Besatzung als Ganzes ein hinreichend hohes Niveau haben, um dem Schiff zu gestatten auszulaufen, ohne dass dies für das Schiff selbst oder für Personen an Bord eine Gefahr beziehungsweise eine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellt.

1.5 Bei der Bewertung der Fähigkeit der Besatzung, eine betriebliche Übung durchzuführen, müssen die Verbindlichen Mindestanforderungen für die Einführungslehrgänge sowie für die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute nach Maßgabe des STCW-Übereinkommens von 1978 in seiner zuletzt geänderten Fassung als Vergleichsgröße herangezogen werden.

2 Sicherheitsrolle

2.1 Der Hafensstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die Besatzungsmitglieder über die Aufgaben Bescheid wissen, die ihnen in der Sicherheitsrolle zugewiesen worden sind.

2.2 Der Hafensstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob Sicherheitsrollen über das ganze Schiff verteilt an deutlich sichtbaren Stellen aushängen, insbesondere auf der Kommandobrücke, im Maschinenraum und in den Unterkunftsräumen der Besatzung. Zur Klärung der Frage, ob die Sicherheitsrolle den einschlägigen Vorschriften entspricht, kann der Hafensstaat-Besichtiger nachprüfen,

- .1 ob in der Sicherheitsrolle die Aufgaben aufgeführt sind, die den einzelnen Besatzungsmitgliedern zugewiesen sind;

- .2 ob in der Sicherheitsrolle die Offiziere benannt sind, die dafür zu sorgen haben, dass die Rettungs- und Feuerlöscheinrichtungen in gutem Zustand und sofort verwendungsfähig sind;
- .3 ob in der Sicherheitsrolle Vertreter für die Inhaber von wichtigen Positionen für den Fall benannt sind, dass diese einsatzunfähig werden, wobei berücksichtigt worden ist, dass unterschiedliche Notfälle unterschiedliche Maßnahmen erfordern können;
- .4 ob in der Sicherheitsrolle die Aufgaben aufgeführt sind, welche die Besatzungsmitglieder im Notfall gegenüber den Fahrgästen zu erfüllen haben;
- .5 ob die Sicherheitsrolle, wenn sie auf einem Fahrgastschiff verwendet wird, einem zugelassenen Muster entspricht und in der oder den von dem Flaggenstaat des Schiffes vorgeschriebenen Sprache oder Sprachen sowie in der englischen Sprache abgefasst ist.

2.3 Zur Feststellung, ob die Sicherheitsrolle auf dem aktuellen Stand ist, kann der Hafenstaat-Besichtiger Einblick in die derzeitige Musterrolle verlangen, sofern eine solche vorhanden ist.

2.4 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die Aufgabenzuweisung an diejenigen Besatzungsmitglieder, die für das Einbooten in die Überlebensfahrzeuge (Rettungsboote oder Rettungsflöße) eingeteilt sind, den Vorschriften entspricht und kann nachprüfen, ob für die Führung jedes zu verwendenden Überlebensfahrzeugs ein nautischer Offizier oder eine geprüfte Person bestimmt worden ist. Die Verwaltung (des Flaggenstaats) kann allerdings unter Berücksichtigung der Art der Reise, der Anzahl der Personen an Bord und der besonderen Merkmale des Schiffes zulassen, dass Personen, die mit der Bedienung und Handhabung von Rettungsflößen vertraut sind, anstelle der oben genannten befähigten Personen für die Führung der Rettungsflöße bestimmt werden. Für jedes Rettungsboot muss auch ein Vertreter der für dessen Führung bestimmten Person benannt sein.

2.5 Der Hafenstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob die Besatzungsmitglieder mit den ihnen in der Sicherheitsrolle zugewiesenen Aufgaben vertraut sind und ob sie wissen, wo sie sich zur Erledigung dieser Aufgaben einzufinden haben.

3 Sprachliche Verständigung

3.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob die Besatzungsmitglieder in wichtigen Positionen in der Lage sind, sich untereinander und gegebenenfalls mit den Fahrgästen so zu verständigen, dass der sichere Betrieb des Schiffes nicht beeinträchtigt wird, insbesondere nicht in Notfallsituationen.

3.2 Der Hafenstaat-Besichtiger kann den Kapitän befragen, welche Sprachen auf dem Schiff als Arbeitssprachen verwendet werden und nachprüfen, ob die Sprache in das Schiffstagebuch eingetragen ist.

3.3 Der Hafenstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob die Besatzungsmitglieder in wichtigen Positionen in der Lage sind, sich im Verlauf der Überprüfung oder von Übungen gegenseitig zu verstehen. Die Personen, die den Fahrgästen helfen sollen, sollen in der Lage sein, diesen in einer Notfallsituation die erforderlichen Auskünfte zu geben.

4 Plan für Suche und Rettung

Bei Fahrgastschiffen kann der Hafenstaat-Besichtiger nachprüfen, ob an Bord ein genehmigter Plan für die Zusammenarbeit mit den zuständigen Such- und Rettungsdiensten in einem Notfall vorhanden ist.

5 Brandabwehrübungen und Übungen zum Verlassen des Schiffes

5.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll durch Teilnahme als Beobachter an einer Brandabwehrübung und an einer Übung für das Verlassen des Schiffes nachprüfen, ob die Besatzungsmitglieder mit den ihnen zugewiesenen Aufgaben vertraut sind sowie die Einrichtungen und die Ausrüstung des Schiffes bestimmungsgemäß benutzen können.

5.2 Im Hinblick auf die Festlegung eines Übungsszenarios, die Beobachtung der Übung und schließlich die Bewertung des Niveaus der Übung ist es wichtig, zu betonen, dass der Hafenstaat-Besichtiger keine herausragende Übung erwartet, insbesondere nicht auf Frachtschiffen. Die wichtigsten Punkte, von deren Erfüllung sich der Hafenstaat-Besichtiger überzeugen soll, sind folgende:

- .1 Kann die Besatzung im Falle einer Notfallsituation an Bord wirkungsvoll als Team zusammenarbeiten, um die Notfallsituation zu bewältigen?
- .2 Kann sich die Besatzung wirkungsvoll verständigen?
- .3 Hat der Kapitän alles unter Kontrolle und fließen die Informationen an die bzw. von der Kommandobrücke?
- .4 Kann die Besatzung das Schiff sicher verlassen, wenn die Lage außer Kontrolle gerät?

5.3 Es ist wichtig, dass der Hafenstaat-Besichtiger dem Kapitän beim Festlegen des Szenarios genau erklärt, was im Rahmen der Übung erforderlich ist und erwartet wird; dabei sind auch mögliche Sprachbarrieren zu berücksichtigen. Der Hafenstaat-Besichtiger soll weder einschüchternd wirken, noch in die Übung eingreifen oder Ratschläge erteilen. Der Hafenstaat-Besichtiger soll ausschließlich eine Beobachterrolle einnehmen und geeignete Aufzeichnungen erstellen. Es ist wichtig, zu betonen, dass die Rolle des Hafenstaat-Besichtigers nicht im Unterrichten oder Ausbilden besteht, sondern in der Teilnahme als Beobachter.

5.4 Die Übungen sollen in einer sicheren Geschwindigkeit durchgeführt werden. Die Hafenstaat-Besichtiger sollen nicht erwarten, dass die betrieblichen Übungen in Echtzeit ausgeführt werden. Während der Übungen ist darauf zu achten, dass sich jeder mit seinen Aufgaben und der Ausrüstung vertraut macht. Soweit notwendig, sollen Übungen unterbrochen werden, wenn der Hafenstaat-Besichtiger befindet, dass die Besatzung unsichere Verfahren anwendet oder eine tatsächliche Notfallsituation eintritt.

5.5 Sprachschwierigkeiten zwischen dem Hafenstaat-Besichtiger und der nicht englischsprachigen Besatzung können die Vermittlung der Absichten für die Durchführung einer Übung erschweren. Verläuft die Übung unbefriedigend, muss sorgfältig vorgegangen werden: Hier muss die Möglichkeit, dass die Besatzung die Absicht des anwesenden Hafenstaat-Besichtigers nicht versteht, von einem tatsächlichen Fehlen der Befähigung der Besatzung zur Durchführung der Übung unterschieden werden.

6 Brandabwehrübungen

6.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann als Beobachter an einer Brandabwehrübung teilnehmen, die von denjenigen Besatzungsmitgliedern durchgeführt wird, denen in der Sicherheitsrolle die entsprechenden Aufgaben zugewiesen sind. Nach Absprache mit dem Kapitän des Schiffes können eine oder mehrere bestimmte Stellen auf dem Schiff als simulierte Brandherde ausgesucht werden. Ein Besatzungsmitglied kann zu der Stelle oder zu den Stellen mit dem Auftrag entsandt werden, ein Feuermeldesystem auszulösen oder auf andere Weise Alarm zu geben.

6.2 Am simulierten Brandherd kann der Hafenstaat-Besichtiger dem Besatzungsmitglied die angenommene Brandlage schildern und sodann verfolgen, wie diese Meldung an die Kommandobrücke oder an die Brandmeldezentrale weitergeleitet wird. Zu diesem Zeitpunkt wird auf den meisten Schiffen der Mannschaftsalarm ausgelöst, mit dem die Brandabwehrtrupps auf ihre Stationen beordert werden. Der Hafenstaat-Besichtiger soll beobachten, wie der Brandabwehrtrupp an Ort und Stelle eintrifft, seine Ausrüstung einsatzbereit macht und den simulierten Brand bekämpft. Die Truppführer sollen den Angehörigen ihres Trupps situationsgerechte Befehle erteilen und an die Kommandobrücke oder die Brandmeldezentrale Rückmeldungen über die Brandlage geben. Die Brandabwehrtrupps sollen darauf hin beobachtet werden, ob sie ihre Ausrüstung richtig anlegen und handhaben. Der Hafenstaat-Besichtiger soll sicherstellen, dass die gesamte Ausrüstung vollständig ist. Das bloße Antretenlassen der Besatzung mit ihrer Ausrüstung ist nicht ausreichend. Das Verhalten der Besatzung gegenüber Verletzten kann in der Weise überprüft werden, dass ein Besatzungsmitglied ausgewählt wird, das einen Verletzten darstellt. Der Hafenstaat-Besichtiger soll die Weitergabe der Meldung über den Verletzungsfall und das anschließende Verhalten der Trupps mit den Tragbahnen und der Sanitärertrupps beobachten. Die sachgerechte Handhabung einer Tragbahre durch enge Gänge, Türen und über Treppen ist schwierig und erfordert Übung.

6.3 Soweit dies durchführbar ist, soll die Übung so abgehalten werden, als handele es sich tatsächlich um einen Notfall.

6.4 Diejenigen Besatzungsmitglieder, denen im Zusammenhang mit einer Brandabwehrübung andere Aufgaben zugewiesen sind, wie beispielsweise der Bereitschaftsdienst an den Notstromaggregaten, im CO₂-Raum, an der Sprinkleranlage oder an den Feuerlöschpumpen, sollen in die Übung mit einbezogen werden. Der Hafenstaat-Besichtiger kann diese Besatzungsmitglieder darum ersuchen, ihm ihre Aufgaben zu erläutern und ihm nach Möglichkeit praktisch vorzuführen, dass sie mit ihren Aufgaben vertraut sind.

6.5 Auf Fahrgastschiffen soll den Aufgaben derjenigen Besatzungsmitglieder besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, die für das Schließen der von Hand zu bedienenden Türen und der Brandklappen eingeteilt sind. Diese Verschlussvorrichtungen sollen bei der Übung am angenommenen Brandherd beziehungsweise an den angenommenen Brandherden von den dafür Verantwortlichen bedient werden. Besatzungsmitglieder, die keinem Brandabwehrtrupp zugewiesen sind, sind im Allgemeinen verschiedenen, über den gesamten Unterkunftsbereich der Fahrgäste verteilten Stellen zugewiesen, um bei der Evakuierung der Fahrgäste behilflich zu sein. Diese Besatzungsmitglieder sollen gebeten werden, ihre Aufgaben und die Bedeutung der verschiedenen Notsignale zu erläutern sowie die beiden Fluchtwege aus dem Brandgebiet und die Stellen aufzuzeigen, an denen sich die Fahrgäste einzufinden haben. Diejenigen Besatzungsmitglieder, denen die Aufgabe zugewiesen ist, den Fahrgästen behilflich zu sein, sollen in der Lage sein, zumindest so viel an Auskünften zu vermitteln, dass sie einem Fahrgast den Weg zum richtigen Sammelplatz und zur richtigen Einbootungsstation beschreiben können.

7 Übungen für das Verlassen des Schiffes

7.1 Nach Absprache mit dem Kapitän kann der Hafenstaat-Besichtiger eine Übung für das Verlassen des Schiffes für ein oder mehrere Überlebensfahrzeuge verlangen. Bei dieser Übung geht es im Wesentlichen darum, dass die Überlebensfahrzeuge von denjenigen Besatzungsmitgliedern, die ihnen in der Sicherheitsrolle zugewiesen sind, bemannt und bedient werden. Nach Möglichkeit soll der Hafenstaat-Besichtiger das Bereitschaftsboot beziehungsweise die Bereitschaftsboote in diese Übung mit einbeziehen. Kapitel III des SOLAS-Übereinkommens enthält genaue Vorschriften über Ausbildung und Übungen für das Verlassen des Schiffes; dabei sind die nachstehenden Grundsätze von besonderer Bedeutung.

7.2 Soweit dies durchführbar ist, soll die Übung so abgehalten werden, als handele es sich tatsächlich um einen Notfall.

7.3 Zu einer Übung für das Verlassen des Schiffes soll gehören,

- .1 die Besatzung und gegebenenfalls die Fahrgäste mit Hilfe der vorgeschriebenen Alarmanlage auf den Sammelplatz beziehungsweise auf die Sammelplätze zu rufen und sicherzustellen, dass sie die in der Sicherheitsrolle bezeichnete Anordnung zum Verlassen des Schiffes verstanden haben;
- .2 sich auf den Sammelplätzen zu melden und auf die in der Sicherheitsrolle beschriebenen Aufgaben vorzubereiten;
- .3 zu überprüfen, ob die Besatzung und gegebenenfalls die Fahrgäste zweckentsprechend gekleidet sind;
- .4 zu überprüfen, ob die Rettungswesten richtig angelegt sind;
- .5 nach der notwendigen Vorbereitung zum Aussetzen mindestens ein Rettungsboot zu Wasser zu lassen;
- .6 den Motor eines Rettungsboots anzulassen und zu betreiben;
- .7 die zum Aussetzen der Rettungsflöße verwendeten Davits in Betrieb zu nehmen;
- .8 eine simulierte Such- und Rettungsmaßnahme für einen in seiner Kabine eingeschlossenen Fahrgast durchzuführen (sofern zutreffend);
- .9 Anweisungen für den Gebrauch von Funkrettungsmitteln zu geben;
- .10 die Notbeleuchtung für das Versammeln an den Sammelplätzen und das Verlassen des Schiffes zu überprüfen;
- .11 wenn das Schiff mit Schiffsevakuierungssystemen ausgerüstet ist, die für den Einsatz dieser Systeme erforderlichen Verfahren bis unmittelbar vor dem tatsächlichen Einsatz einzuüben.

7.4 Ist das bei der Übung zu Wasser gelassene Rettungsboot nicht das Bereitschaftsboot, so soll das Bereitschaftsboot ebenfalls zu Wasser gelassen werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass es in der kürzestmöglichen Zeit bestiegen und besetzt werden soll. Der Hafenstaat-Besichtiger soll sich davon überzeugen, dass die Besatzungsmitglieder mit den ihnen für den Fall des Verlassens des Schiffes zugewiesenen Aufgaben vertraut sind und ob das Besatzungsmitglied mit der Zuständigkeit für die Überlebensfahrzeuge vollständige Kenntnisse über Betrieb und Ausrüstung der Überlebensfahrzeuge besitzt. Vorsicht ist geboten, wenn verlangt wird, dass ein Schiff Rettungsboote zu Wasser lässt. Die Anzahl der Personen in den Rettungsbooten während des Aussetzens zum Zwecke einer Übung soll im Ermessen des Kapitäns liegen; SOLAS schreibt nicht vor, dass sich während des Aussetzens oder Einholens Personen im Rettungsboot befinden müssen. Dies dient dazu, das Unfallrisiko beim Aussetzen und Einholen zu verringern; dabei muss jedoch das Risiko des An- und Vonbordgehens bei im Wasser befindlichen Boot abgewogen werden, wenn das Boot bewegt und benutzt werden soll.

7.5 Jedes Überlebensfahrzeug soll so gestaut sein, dass es jederzeit einsatzbereit ist, das heißt, dass zwei Besatzungsmitglieder in weniger als fünf Minuten alle Vorbereitungen für das Einbooten und Aussetzen treffen können.

7.6 Auf Fahrgastschiffen müssen Rettungsboote und mit Davits auszusetzende Rettungsflöße innerhalb von 30 Minuten nachdem alle Personen mit angelegten Rettungswesten versammelt wurden, ausgesetzt werden können.

7.7 Auf Frachtschiffen müssen Rettungsboote und mit Davits auszusetzende Rettungsflöße innerhalb von 10 Minuten ausgesetzt werden können.

8 Übungen zum Begehen von und zur Rettung aus geschlossenen Räumen

8.1 Nach Absprache mit dem Kapitän kann der Hafenstaat-Besichtiger eine Übung zum Begehen von und zur Rettung aus geschlossenen Räumen verlangen. Bei dieser Übung geht es im Wesentlichen darum, zu zeigen, dass die Besatzungsmitglieder mit dem Verfahren für das Begehen eines geschlossenen Raums und die sichere Rettung von Personen aus einem solchen vertraut sind, eine Übung zum Begehen von und zur Rettung aus geschlossenen Räumen vorführen sowie sich wirksam verständigen können, wenn sie einen geschlossenen Raum planmäßig oder in einer Notfallsituation betreten.

8.2 Der Ort der Übung kann auch ein angenommener geschlossener Raum sein; es ist nicht notwendig, einen Raum zu wählen, der tatsächlich geschlossen ist.

8.3 Der Hafenstaat-Besichtiger soll den Aufbau des geschlossenen Raumes, die Übungsszenarien und gegebenenfalls die in der Sicherheitsrolle aufgeführten verantwortlichen Offiziere überprüfen.

8.4 Die Übung zum Begehen von und zur Rettung aus geschlossenen Räumen soll Folgendes umfassen:

- .1 die Überprüfung und Verwendung der persönlichen Schutzausrüstung, die für das Betreten erforderlich ist;
- .2 die Überprüfung und Anwendung von Kommunikationsausrüstung und -verfahren;
- .3 die Überprüfung und Verwendung von Geräten zur Messung der Atmosphäre in geschlossenen Räumen;
- .4 die Überprüfung und Anwendung von Rettungsausrüstung und -verfahren;
- .5 Unterweisungen in Erster Hilfe und Wiederbelebensmaßnahmen.

9 Übungen zur Bedienung der Notsteueranlage

9.1 Nach Absprache mit dem Kapitän kann der Hafenstaat-Besichtiger eine Übung zur Bedienung der Notsteueranlage verlangen. Bei dieser Übung geht es im Wesentlichen darum, zu zeigen, dass die Besatzungsmitglieder mit dem Verfahren für die Bedienung der Notsteueranlage vertraut sind.

9.2 Der Hafenstaat-Besichtiger kann das Verfahren und die Kommunikationsmittel sowohl auf der Kommandobrücke als auch im Rudermaschinenraum überprüfen.

9.3 Übungen zur Bedienung der Notsteueranlage sollen Folgendes umfassen:

- .1 unmittelbare Kontrolle im Rudermaschinenraum;
- .2 Verfahren für die Kommunikation mit der Kommandobrücke;
- .3 Bedienung alternativer Stromquellen, sofern zutreffend.

10 Beurteilung von Übungen

- 10.1 Bei der Beobachtung einer Übung soll sich für den Hafenstaat-Besichtiger bestätigen, dass
- .1 die Besatzung die gemäß der Sicherheitsrolle vorgeschriebenen Aufgaben erfüllt;
 - .2 den verschiedenen Beteiligten ausreichend Personal zugewiesen ist, um die übertragenen Aufgaben zu erfüllen;
 - .3 es wirksame Mittel der Verständigung zwischen dem Trupp, dem Truppführer und der Brücke gibt und dass wichtige Informationen in beide Richtungen fließen;
 - .4 die Besatzung wirksam als Team zusammenarbeitet; zu diesem Zweck würde die Besatzung befragt und ihre Handlungen beobachtet; die Reaktionszeiten der verschiedenen Beteiligten beim Einfinden an ihren Sammelplätzen und die Reaktion der Beteiligten auf ungeplante Ereignisse sollen ebenfalls vermerkt werden;
 - .5 die Besatzungsmitglieder in wichtigen Positionen einander verstehen können;
 - .6 die verwendeten Geräte wirksam funktionieren, beispielsweise dass
 - .1 die Feuermeldesysteme hörbar sind und wirksam funktionieren;
 - .2 die Feuertüren wie erforderlich geschlossen sind;
 - .3 die persönliche Ausrüstung zur Brandbekämpfung einen gut gewarteten Eindruck macht;
 - .7 die Reaktionszeit unter Berücksichtigung der Größe des Schiffes und der Lage des Feuers, der Besatzung sowie der Feuerlöschschrüstung als hinreichend schnell anzusehen war (unter Berücksichtigung der Sicherheit der Übung gemäß Absatz 5.4 dieses Anhangs).

10.2 Stellt der Hafenstaat-Besichtiger fest, dass die Besatzung mit ihren Aufgaben nicht vertraut oder nicht in der Lage ist, die Rettungs- und Brandbekämpfungsmittel sicher zu handhaben, soll er die Übung unterbrechen, den Kapitän darüber unterrichten, dass die Übung nicht erfolgreich war und auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens die nächsten Schritte festlegen; dabei soll er darauf hinweisen, dass sich hieraus wahrscheinlich „triftige Gründe“ für eine gründlichere Überprüfung ergeben.

11 Lecksicherheitsplan und Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen (SOPEP) oder Bordeigene Notfallpläne für Meeresverschmutzungen (SMPEP)

11.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob an Bord eines Fahrgastschiffes ein Lecksicherheitsplan vorhanden ist und ob die Besatzungsmitglieder mit ihren Aufgaben und mit dem sachgerechten Gebrauch der Einrichtungen des Schiffes und seiner Ausrüstung für den Einsatz im Leckdienst vertraut sind. Dies gilt gleichermaßen im Hinblick auf den SOPEP auf allen Schiffen und den SMPEP, sofern zutreffend.

11.2 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die Schiffsoffiziere den Inhalt des Lecksicherheitshandbuchs, das ihnen vorliegen soll, oder des Lecksicherheitsplans kennen.

11.3 Die Offiziere können darum ersucht werden, die Maßnahmen zu erläutern, die bei verschiedenen Schadensannahmen zu treffen sind.

11.4 Die Offiziere können auch darum ersucht werden, zu den Grenzen der wasserdichten Abteilungen, zu den darin befindlichen Öffnungen mit ihren Verschlussvorrichtungen sowie zur Lage der dazugehörigen Bedienungsvorrichtungen und den Vorrichtungen zum Ausgleich einer durch Wassereintritt verursachten Schlagseite Erläuterungen zu geben.

11.5 Die Offiziere sollen gründliche Kenntnisse über die Auswirkungen besitzen, die eine Beschädigung und darauffolgende Überflutung einer Abteilung auf den Trimm und die Stabilität ihres Schiffes haben, sowie über die in einem solchen Fall zu treffenden Gegenmaßnahmen gut Bescheid wissen.

12 Brandschutzplan

12.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob an Bord ein Brandschutzplan oder Brandschutzhandbuch vorhanden ist und ob die Besatzungsmitglieder mit den in diesem Plan beziehungsweise Handbuch enthaltenen Angaben vertraut sind.

12.2 Der Hafenstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob die Brandschutzpläne zur Unterrichtung der Schiffsoffiziere ständig ausgehängt sind. Abweichend davon kann wahlweise jedem Offizier ein Handbuch, in dem die Angaben aus dem Brandschutzplan zusammengefasst sind, ausgehändigt werden, wenn ein weiteres Exemplar an einer jederzeit zugänglichen Stelle an Bord verfügbar ist. Pläne und Handbücher sollen auf dem neuesten Stand gehalten werden; jede Änderung soll baldmöglichst nachgetragen werden.

12.3 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die verantwortlichen Offiziere, insbesondere diejenigen, denen in der Sicherheitsrolle die entsprechenden Aufgaben zugewiesen sind, über die im Brandschutzplan oder Brandschutzhandbuch enthaltenen Angaben sowie darüber Bescheid wissen, wie sie sich im Brandfall zu verhalten haben.

12.4 Der Hafenstaat-Besichtiger kann sich davon überzeugen, ob die verantwortlichen Schiffsoffiziere über die wichtigsten schiffbaulichen Verbände, die einen Bestandteil der einzelnen Brandabschnitte bilden, und über die Zugangsmöglichkeiten zu den verschiedenen Abteilungen Bescheid wissen.

13 Tätigkeiten auf der Kommandobrücke

13.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann überprüfen, ob die nautischen Wachoffiziere mit der Steuer- und Navigationsausrüstung auf der Kommandobrücke vertraut sind, ob sie den Wechsel von der Selbststeueranlage zur Steuerung von Hand und umgekehrt beherrschen und ob sie die Manövriereigenschaften des Schiffes gut kennen.

13.2 Der nautische Wachoffizier soll die Aufstellungsorte und die Bedienungsweise der gesamten Sicherheits- und Navigationsausrüstung kennen. Außerdem soll er mit den Verfahren vertraut sein, die unter allen denkbaren Umständen für die Schiffsführung gelten, und soll wissen, welche Informationen ihm zur Verfügung stehen.

13.3 Der Hafenstaat-Besichtiger kann auch überprüfen, wie weit die Offiziere mit all den Informationen vertraut sind, die ihnen zur Verfügung stehen, zum Beispiel mit den Angaben zu den Manövriereigenschaften des Schiffes, mit den Rettungssignalen, mit den auf dem aktuellen Stand befindlichen nautischen Veröffentlichungen, mit den Prüflisten betreffend die Tätigkeiten auf der Kommandobrücke, mit Dienstweisungen oder mit Handbüchern.

13.4 In der Betriebsgenehmigung für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (POHSC) sind Grenzwerte für die maximale Wellenhöhe (und Windstärke bei Luftkissenfahrzeugen) angegeben, bis zu denen die Fahrzeuge betrieben werden dürfen. Wenn die Hafenstaat-Besichtiger Prüfungen an Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen durchführen, können sie anhand des Schiffstagebuchs und der Wetterbe-

richte feststellen, ob diese Grenzwerte beachtet worden sind. Dabei kann sich herausstellen, dass eine Fahrt unter schlechteren Wetterverhältnissen als den erlaubten und nach der Wettervorhersage nicht zu erwartenden Wetterverhältnissen beendet werden musste; es soll aber keine Fahrt unter solchen Bedingungen angetreten werden.

14.5 Der Hafenstaat-Besichtiger kann überprüfen, wie weit die Offiziere mit bestimmten Verfahrensweisen vertraut sind, zum Beispiel mit den regelmäßigen Probeläufen und Überprüfungen der Ausrüstung, mit den Vorbereitungen für das Einlaufen in und das Auslaufen aus Häfen, mit dem Wechsel zwischen verschiedenen Arten der Steuerung, mit der Signalgebung, mit der Übermittlung von Nachrichten, mit dem Alarmsystem, mit dem Manövrieren, mit den Verfahren in Notfallsituationen und mit denen für Eintragungen im Schiffstagebuch.

14 Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag

14.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob diejenigen Mitglieder der Schiffsbesatzung, denen bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag zugewiesen sind, mit diesen Aufgaben, den Risiken der Ladung und den in diesem Zusammenhang zu treffenden Maßnahmen vertraut sind. Dazu ist die Verfügbarkeit aller einschlägigen Angaben zur Ladung nach SOLAS-Regel VI/2 erforderlich.

14.2 Bei der Beförderung fester Massengüter soll der Hafenstaat-Besichtiger nachprüfen, ob das Beladen entsprechend den Vorgaben im Ladeplan des Schiffes beziehungsweise das Löschen der Ladung entsprechend den Vorgaben im Entladeplan des Schiffes erfolgt, wobei der jeweilige Plan zwischen der Schiffsführung und dem Betreiber der Umschlaganlage abgestimmt sein soll, und soll dabei die am Ladestandanzeiger (falls vorhanden) abgelesenen Angaben berücksichtigen.

14.3 Gegebenenfalls kann der Hafenstaat-Besichtiger feststellen, ob die zuständigen Besatzungsmitglieder mit den einschlägigen Bestimmungen des Internationalen Codes für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code), insbesondere mit den Bestimmungen, die sich auf die Grenzwerte für die Sättigung des Ladeguts mit Feuchtigkeit und auf das Trimmen der Ladung beziehen, vertraut sind. Ferner wird erwartet, dass die verantwortlichen Besatzungsmitglieder über angemessene Kenntnisse der IMO-Richtlinien (mit empfehlendem Charakter) für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Holzdecksladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen (2011 TDC-Code) sowie der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS Code) (nicht verbindlich, mit Ausnahme des verbindlichen Unterkapitels 1.9) in der zuletzt geänderten Fassung verfügen.

14.4 Manche als Massengut beförderte feste Stoffe können bei der Beförderung aufgrund ihrer chemischen oder physikalischen Eigenschaften eine Gefahr darstellen. Abschnitt 2 des IMSBC-Codes enthält allgemeine Vorsichtsmaßnahmen. Abschnitt 4 des IMSBC-Codes enthält die dem Versender auferlegte Verpflichtung, alle Angaben bereitzustellen, die für die gefahrlose Beförderung der Ladung erforderlich sind. Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob dem Kapitän vom Verloader alle einschlägigen Einzelangaben, insbesondere alle Prüfbescheinigungen, zur Verfügung gestellt worden sind.

14.5 Für einige Ladungen (zum Beispiel für Ladungen, die breiartig werden können) werden besondere Vorsichtsmaßnahmen dargestellt (siehe Abschnitt 7 des IMSBC-Codes). Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob alle diesbezüglichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um insbesondere die Stabilität der Schiffe, die Ladungen befördern, die breiartig werden können, oder die gefährliche feste Abfälle als Massengut befördern, sicherzustellen.

14.6 Die für den Ladungsumschlag und für den weiteren Umgang mit der Ladung verantwortlichen Offiziere sowie die Inhaber von sonstigen wichtigen Positionen an Bord von Öltankschiffen, von Chemikalienschiffen und von Flüssiggastankschiffen sollen über die Ladung selbst, über

das Umschlagsgeschirr und über die Sicherheitsmaßnahmen gemäß den einschlägigen Abschnitten des IBC- und des IGC-Codes Bescheid wissen.

14.7 Bei der Beförderung von Getreide als Massengut sind Teil C des Kapitels VI des SOLAS-Übereinkommens von 1974 sowie der verbindliche Internationale Code für die sichere Beförderung von Schüttgetreide (Getreide-Code) zu Rate zu ziehen.

14.8 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die Betriebs- und Ladungshandbücher alle einschlägigen Angaben enthalten, um die Sicherheit von Lade- und Löscharbeiten im Hafen und unter Transitbedingungen sicherzustellen.

15 Betrieb der Maschinenanlagen

15.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die jeweils zuständigen Mitglieder der Schiffsbesatzung mit ihren Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb der wichtigsten Maschinenanlagen vertraut sind, wie zum Beispiel

- .1 mit den Notstromquellen und Ersatzstromquellen;
- .2 mit der Hilfsrudieranlage;
- .3 mit den Bilgenpumpen und Feuerlöschpumpen;
- .4 mit allem sonstigem Gerät, das in Notfallsituationen wichtig ist.

15.2 Der Hafenstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob die jeweils zuständigen Mitglieder der Schiffsbesatzung unter anderem vertraut sind

- .1 (im Zusammenhang mit dem Notstromgenerator):
 - .1 mit den Maßnahmen, die erforderlich sind, bevor der Motor in Gang gesetzt werden kann;
 - .2 mit den verschiedenen Möglichkeiten, den Motor unter Zuhilfenahme der Startenergiequelle in Gang zu setzen;
 - .3 mit den Verfahren, die dann anzuwenden sind, wenn die ersten Versuche, den Motor in Gang zu setzen, fehlschlagen;
- .2 (im Zusammenhang mit dem Reservemotor des Generators):
 - .1 mit den Möglichkeiten, den Reservemotor automatisch oder von Hand in Gang zu setzen;
 - .2 mit den Verfahren bei totalem Stromausfall;
 - .3 mit dem System der Stromerzeugung aus verschiedenen Quellen bei Spitzenbedarf.

15.3 Der Hafenstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob die jeweils zuständigen Mitglieder der Schiffsbesatzung unter anderem damit vertraut sind,

- .1 welche Art von Hilfsrudieranlage auf dem Schiff vorhanden ist;
- .2 wie angezeigt wird, welche Rudereinheit in Betrieb ist;
- .3 welche Maßnahmen erforderlich sind, um die Hilfsrudieranlage in Gang zu setzen.

15.4 Der Hafenstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob die jeweils zuständigen Mitglieder der Schiffsbesatzung unter anderem vertraut sind

- .1 (im Zusammenhang mit den Bilgenpumpen):
 - .1 mit der Anzahl und dem Aufstellungsort der an Bord installierten Bilgenpumpen (einschließlich der Bilgenpumpen für den Notfall);
 - .2 mit den Verfahren für das Ingangsetzen aller dieser Pumpen;
 - .3 mit den jeweils zu bedienenden Ventilen;
 - .4 mit den am häufigsten auftretenden Gründen für Betriebsausfälle bei Bilgenpumpen und mit den Möglichkeiten, Abhilfe zu schaffen;
- .2 (im Zusammenhang mit den Feuerlöschpumpen):
 - .1 mit der Anzahl und dem Aufstellungsort der an Bord installierten Feuerlöschpumpen (einschließlich der Notfeuerlöschpumpe);
 - .2 mit den Verfahren für das Ingangsetzen aller dieser Pumpen;
 - .3 mit den jeweils zu bedienenden Ventilen.

15.5 Der Hafenstaat-Besichtiger kann nachprüfen, ob die jeweils zuständigen Mitglieder der Schiffsbesatzung unter anderem vertraut sind

- .1 mit dem Ingangsetzen und der Wartung des Rettungsbootmotors und/oder des Bereitschaftsbootmotors;
- .2 mit den Methoden für die Vor-Ort-Steuerung derjenigen Systeme, die normalerweise von der Kommandobrücke aus gesteuert werden;
- .3 mit dem Einsatz der Notstromquellen und der vollständig unabhängigen Stromquellen für die Funkeinrichtungen;
- .4 mit den Wartungsverfahren für die Batterien;
- .5 mit dem Notstoppverfahren, dem Brandmeldesystem, dem durch das Alarmsystem ausgelösten Betrieb der wasserdichten Türen und der Feuertüren (Systeme mit gespeicherter Energie);
- .6 mit dem Wechsel von Automatikbetrieb auf Handbetrieb bei den Kühlwasser- und Schmierölsystemen für die Haupt- und die Hilfsantriebsmaschinen.

16 Handbücher, Dienstanweisungen usw.

16.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die in Betracht kommenden Besatzungsmitglieder in der Lage sind, die in Handbüchern, Dienstanweisungen und so weiter enthaltenen Angaben zu verstehen, die für die Schiffssicherheit, den Schiffsbetrieb und den Betrieb der Ausrüstung des Schiffes von Bedeutung sind, und ob sie über die Vorschriften für Instandhaltung, regelmäßige Erprobungen, Ausbildung, Übungen und das Fertigen von Eintragungen in das Schiffstagebuch Bescheid wissen.

16.2 Unter anderem sollen die nachstehend aufgeführten Informationen an Bord zur Verfügung stehen; Hafenstaat-Besichtiger können feststellen, ob diese Informationen in einer Sprache beziehungsweise in Sprachen abgefasst sind, die von der Besatzung verstanden wird beziehungsweise werden, und ob die Besatzungsmitglieder über den Gehalt dieser Informationen Bescheid wissen und sich entsprechend verhalten können:

- .1 Anweisungen für die Instandhaltung und den Betrieb sämtlicher Geräte und Einrichtungen an Bord für die Bekämpfung und Eindämmung von Bränden; diese Anweisungen sollen in einem einzigen Band zusammengefasst sein und an einer zugänglichen Stelle ohne Weiteres eingesehen werden können;
- .2 klar formulierte Anweisungen für das Verhalten in Notfällen; diese Anweisungen sollen jeder Person an Bord ausgehändigt werden;
- .3 Schaubilder und Anweisungen in geeigneten Sprachen zur Unterrichtung der Fahrgäste über ihren jeweiligen Sammelplatz, über die von ihnen in einem Notfall zu treffenden Maßnahmen und über das Anlegen der Rettungswesten; diese Schaubilder und Anweisungen sollen in den Fahrgastkabinen aushängen sowie an den Sammelplätzen und an sonstigen Stellen, wo sich Fahrgäste aufhalten, gut sichtbar angebracht sein;
- .4 Plakate und Schautafeln zur Darstellung der Wirkungsweise der Bedienelemente für die Aussetzvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge und zur Darstellung der Bedienung des jeweiligen Überlebensfahrzeugs; diese Plakate und Schautafeln, auf denen auch einschlägige Anweisungen oder Warnhinweise abgedruckt sein müssen, sollen an den oder in der Nähe der Überlebensfahrzeuge und der Bedienelemente ihrer Aussetzvorrichtungen angebracht sein;
- .5 Anweisungen für die mit Bordmitteln durchzuführende Instandhaltung der Rettungsmittel;
- .6 Lehrbücher über Rettungsmittel und über die besten Methoden des Überlebens im Seenotfall mit Anleitungen und Lerneinheiten in leicht verständlicher Sprache und mit möglichst umfangreicher Bebilderung; diese Lehrbücher, die mehrere Bände umfassen können, sollen in allen Messen und Aufenthaltsräumen für Besatzungsmitglieder oder in allen Kabinen für Besatzungsmitglieder ausliegen;
- .7 der Bordeigene Notfallplan für Ölverschmutzungen (SOPEP) nach Regel 37 der Anlage I von MARPOL, oder der Bordeigene Notfallplan für Meeresverschmutzungen (SMPEP) durch schädliche flüssige Stoffe nach Regel 17 der Anlage II von MARPOL, sofern zutreffend;
- .8 sämtliche Stabilitätsunterlagen (das Stabilitätshandbuch und die dazugehörigen Pläne und Datenblätter).

17 Öl und ölhaltige Gemische aus Maschinenräumen

17.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob alle betrieblichen Anforderungen der Anlage I von MARPOL erfüllt worden sind, wobei er auf Folgendes achten soll:

- .1 die Menge der angefallenen Ölrückstände;
- .2 das Fassungsvermögen des (der) Setztanks für Ölschlamm und des (der) Sammel tanks für ölhaltiges Bilgenwasser;
- .3 das Fassungsvermögen der Öl-Wasser-Separatoranlage.

17.2 Es soll eine Überprüfung des Öltagebuchs stattfinden. Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob Auffanganlagen benutzt worden sind und kann etwaige Behauptungen zur Kenntnis nehmen, wonach solche Anlagen unzureichend sind.

17.3 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob der verantwortliche Offizier mit den Techniken des Umgangs mit Ölschlamm und ölhaltigem Bilgenwasser vertraut ist. Hierbei können die einschlägigen Punkte aus den Richtlinien für Vorrichtungen für die Behandlung von ölhaltigen Abfällen aus Maschinenräumen von Schiffen als Richtschnur dienen. Unter Berücksichtigung des oben Gesagten kann der Hafenstaat-Besichtiger feststellen, ob der Freiraum im Setztank für Ölschlamm ausreicht, um die Menge an Ölschlamm aufzunehmen, mit der im Verlauf der nächsten beabsichtigten Reise zu rechnen ist. Im Fall von Schiffen, denen von der Verwaltung eine Befreiung von der Pflicht zur Erfüllung der Absätze 1 und 2 der Regel 14 der Anlage I von MARPOL gewährt worden ist, kann der Hafenstaat-Besichtiger nachprüfen, ob sämtliches ölhaltiges Bilgenwasser zwecks späterer Abgabe an eine Auffanganlage an Bord zurückbehalten wird.

17.4 Sind Auffanganlagen in anderen Häfen aufgrund von Unzulänglichkeiten nicht benutzt worden, soll der Hafenstaat-Besichtiger dem Kapitän empfehlen, diese Unzulänglichkeiten entsprechend dem Format für die Meldung angeblich nicht ausreichender Hafenauffanganlagen (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.834/Rev.1 , Anhang 1 der Anlage) in der zuletzt geänderten Fassung dem Flaggenstaat des Schiffes zu melden.

18 Verfahren für das Be- und Entladen sowie das Reinigen von Laderäumen von Tankschiffen

18.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob alle betrieblichen Anforderungen der Anlage I beziehungsweise der Anlage II von MARPOL erfüllt worden sind, wobei er auf die Art des Tankschiffs und der beförderten Ladung achten und auch das Öltagebuch beziehungsweise das Ladungstagebuch überprüfen soll. Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob Auffanganlagen benutzt worden sind und kann etwaige Behauptungen zur Kenntnis nehmen, wonach solche Anlagen unzureichend sind.

18.2 Bezüglich der Überprüfung der Verfahren für das Be- und Entladen sowie das Reinigen von Laderäumen von Tankschiffen, die Öl befördern, wird auf die Absätze 3.1 bis 3.4 des Anhangs 5 verwiesen, der Leitlinien für die Überprüfung der Tankwaschvorgänge mit Rohöl enthält. In Anhang 3 finden Hafenstaat-Besichtiger detaillierte Leitlinien für die Überprüfung der Verfahren für das Tankwaschen mit Rohöl in einem Hafen.

18.3 Bezüglich der Überprüfung der Verfahren für das Be- und Entladen sowie das Reinigen von Laderäumen von Tankschiffen, die schädliche flüssige Stoffe befördern, wird auf die Absätze 4.1 bis 4.9 des Anhangs 5 verwiesen, der Leitlinien für die Überprüfung der Lösch-, der Lenz- und der Vorwaschvorgänge enthält. Anhang 4 enthält detailliertere Leitlinien für diese Überprüfungen.

18.4 Sind Auffanganlagen in anderen Häfen aufgrund von Unzulänglichkeiten nicht benutzt worden, so soll der Hafenstaat-Besichtiger den Kapitän anweisen, diese Unzulänglichkeiten im Einklang mit MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.834/Rev.1 in seiner zuletzt geänderten Fassung dem Flaggenstaat des Schiffes zu melden.

18.5 Das Mülltagebuch darf in elektronischer Form vorgelegt werden. Eine Erklärung der Verwaltung soll zur Inaugenscheinnahme vorgezeigt werden, damit das elektronische Tagebuch angenommen werden kann. Kann keine Erklärung beigebracht werden, muss ein Tagebuch in Papierform zur Prüfung vorgelegt werden.

18.6 Wird einem Schiff die Weiterfahrt zum nächsten Hafen mit einer größeren Menge an Rückständen von schädlichen flüssigen Stoffen an Bord gestattet, als im Verlauf der Schifffahrt ins

Meer eingeleitet werden darf, soll sichergestellt werden, dass die Rückstände in jenem Hafen an eine Auffanganlage abgegeben werden können. Nach Möglichkeit soll dieser Hafen ebenfalls unterrichtet werden.

19 Gefährliche Güter und Schadstoffe in verpackter Form

19.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die bei der Beförderung von gefährlichen Gütern und von Schadstoffen in verpackter Form vorgeschriebenen Versandpapiere an Bord vorhanden sind, ob diese gefährlichen Güter und Schadstoffe gemäß den Stau- und Trennvorschriften gestaut sind und ob die Besatzungsmitglieder mit den wichtigsten Maßnahmen vertraut sind, die zu treffen sind, wenn im Zusammenhang mit solchen verpackten Gütern ein Notfall eintritt (siehe Regel VII/3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974).

19.2 Am oder nach dem 1. September 1984 gebaute Schiffstypen und Laderäume von Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500 und am oder nach dem 1. Februar 1992 gebaute Schiffstypen und Laderäume von Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 müssen in jeder Hinsicht den Vorschriften des Kapitels II-2 des SOLAS-Übereinkommens entsprechen. Verwaltungen können die Anforderungen an Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 verringern; solche Verringerungen müssen jedoch im Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften festgehalten werden. Ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ist nicht erforderlich für Schiffe, die nur gefährliche Güter der Klasse 6.2, 7 oder gefährliche Güter in begrenzten Mengen und in freigestellten Mengen befördern.

19.3 Anlage III von MARPOL enthält Vorschriften für die Beförderung von Schadstoffen in verpackter Form, die im IMDG-Code als Meeresschadstoffe ausgewiesen sind. Ladungen, die als Meeresschadstoffe ausgewiesen sind, sollen nach Maßgabe der Anlage III von MARPOL gekennzeichnet und gestaut sein.

19.4 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften als Nachweis für die Übereinstimmung der Bauart und Ausrüstung des Schiffes mit den einschlägigen Vorschriften mitgeführt wird und ob die Schiffsbesatzung mit der Bedeutung dieser von der Verwaltung ausgestellten Bescheinigung vertraut ist. Der Hafenstaat-Besichtiger kann wahlweise zusätzlich nachprüfen,

- .1 ob die gefährlichen Güter an Bord entsprechend dem Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften gestaut sind; hierzu bedient er sich des nach Kapitel VII des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschriebenen Verzeichnisses der gefährlichen Güter beziehungsweise des Stauplans; dieses Verzeichnis beziehungsweise dieser Stauplan kann mit dem Verzeichnis beziehungsweise dem Stauplan nach Anlage III von MARPOL zusammengefasst sein;
- .2 ob bei der Beförderung brennbarer oder giftiger Stoffe in Laderäumen unter Deck für den Fall ihrer Freisetzung ausgeschlossen ist, dass solche Stoffe unbeabsichtigt in den Pumpkreislauf geraten können;
- .3 ob die Schiffsbesatzung mit den einschlägigen Bestimmungen des „Leitfadens für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“ und der Unfallmerkblätter vertraut ist.

20 Abfälle

20.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob alle betrieblichen Anforderungen der Anlage V von MARPOL erfüllt sind. Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob Auffanganlagen benutzt

A.1138(31)

worden sind und kann etwaige Behauptungen zur Kenntnis nehmen, wonach solche Anlagen unzureichend sind.

20.2 Die Richtlinien von 2017 für die Durchführung der Anlage V von MARPOL (Entschließung MEPC.295(71)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung sollen Schiffsbetreiber bei der Erfüllung der in Anlage V und in nationalen Gesetzen niedergelegten Vorschriften unterstützen.

20.3 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen,

- .1 ob die Schiffsbesatzung die genannten Richtlinien kennt, insbesondere Abschnitt 2 mit dem Thema „Müllbehandlung“;
- .2 ob die Schiffsbesatzung die Vorschriften nach der Anlage V von MARPOL für das Einbringen und Einleiten von Müll innerhalb und außerhalb von Sondergebieten kennt und ob sie die Gebiete kennt, die nach Anlage V von MARPOL als Sondergebiete ausgewiesen sind.

20.4 Sind Auffanganlagen in anderen Häfen aufgrund von Unzulänglichkeiten nicht benutzt worden, so soll der Hafenstaat-Besichtiger den Kapitän anweisen, diese Unzulänglichkeiten im Einklang mit MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.834/Rev.1 in seiner zuletzt geänderten Fassung dem Flaggenstaat des Schiffes zu melden.

21 Abwasser

21.1 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen,

- .1 ob alle betrieblichen Anforderungen der Anlage IV von MARPOL erfüllt sind; der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob das Abwasser-Aufbereitungssystem, das System zur mechanischen Behandlung und Desinfektion oder der Sammel-tank genutzt wurden und er kann etwaige Behauptungen zur Kenntnis nehmen, wonach das System oder der Sammel-tank unzureichend ist;
- .2 ob die entsprechenden Mitglieder der Schiffsbesatzung mit der korrekten Bedienung des Abwasser-Aufbereitungssystems, des Systems zur mechanischen Behandlung und Desinfektion oder des Sammel-tanks vertraut sind.

21.2 Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen, ob die entsprechenden Mitglieder der Schiffsbesatzung mit den Vorschriften der Regel 11 der Anlage IV von MARPOL für das Einleiten von Abfällen vertraut sind.

21.3 Sind Auffanganlagen in anderen Häfen aufgrund von Unzulänglichkeiten nicht benutzt worden, soll der Hafenstaat-Besichtiger den Kapitän anweisen, die Unzulänglichkeiten der Auffanganlage im Einklang mit den Berichtspflichten über Abfall-Auffanganlagen (MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.834/Rev.1 in seiner zuletzt geänderten Fassung) dem Flaggenstaat des Schiffes zu melden.

22 Verhütung der Luftverunreinigung

Der Hafenstaat-Besichtiger kann feststellen,

- .1 ob der Kapitän oder die Besatzung mit den Verfahren zur Verhütung der Emission von Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, sowie von Schwefel vertraut ist, soweit gleichwertiger Ersatz vorhanden ist;

-
- .2 ob der Kapitän oder die Besatzung mit dem ordnungsgemäßen Betrieb und der ordnungsgemäßen Wartung von Dieselmotoren gemäß der jeweiligen Technischen NO_x-Akte vertraut ist;
 - .3 ob der Kapitän oder die Besatzung die notwendigen Verfahren zur Brennstoffumstellung oder gleichwertige Verfahren im Zusammenhang mit der Erbringung des Nachweises der Einhaltung der Grenzwerte innerhalb eines SO_x-Emissions-Überwachungsgebiets durchgeführt hat;
 - .4 ob der Kapitän oder die Besatzung mit dem Mülltrennungsverfahren vertraut ist, um sicherzustellen, dass kein verbotener Müll verbrannt wird;
 - .5 ob der Kapitän oder die Besatzung mit dem Betrieb der bordseitigen Verbrennungsanlage nach Maßgabe der Regel 16 Absatz 2 der Anlage VI von MARPOL innerhalb der in Anhang IV der Anlage angegebenen Grenzen im Einklang mit ihrem Betriebsbuch vertraut ist;
 - .6 ob der Kapitän oder die Besatzung die Regulierung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOCs) beachtet, wenn das Schiff in Häfen oder an Umschlagplätzen liegt, die im Hoheitsbereich einer Vertragspartei des Protokolls von 1997 zu MARPOL liegen, in denen die Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen zu regulieren sind, und ob er oder sie mit der ordnungsgemäßen Bedienung eines Sammel- und Rückführungssystems für gasförmige Emissionen vertraut ist, das von der Verwaltung zugelassen wurde (falls es sich bei dem Schiff um ein Tankschiff nach der Begriffsbestimmung in Regel 2 Absatz 27 der Anlage VI von MARPOL handelt);
 - .7 ob der Kapitän oder die Besatzung im Hinblick auf die in Regel 18 der Anlage VI von MARPOL vorgeschriebenen Bunkerlieferbescheinigungen und aufzubewahrenden Proben mit den Bunkerlieferverfahren vertraut ist.

Leitlinien für Hafenstaat-Besichtiger in Bezug auf den ISM-Code

1 Allgemeines

1.1 Der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) wurde von der Versammlung auf ihrer achtzehnten Tagung mit EntschlieÙung A.741(18) angenommen und durch die EntschlieÙungen MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) und MSC.353(92) geändert. Mit Regel IX/3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 wurde der ISM-Code verbindlich vorgeschrieben.

1.2 Die Verwaltung ist für die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des ISM-Codes und die Erteilung von Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an die Unternehmen sowie von Zeugnissen über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen an die Schiffe verantwortlich. Diese Überprüfung wird von der Verwaltung oder von einer anerkannten Stelle vorgenommen.

1.3 Hafenstaat-Besichtiger führen keine Audits der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durch. Audits nach dem ISM-Code liegen in der Zuständigkeit des Flaggenstaats und des Unternehmens und fallen nicht in den Anwendungsbereich der Hafenstaatkontrolle. Hafenstaat-Besichtiger führen Überprüfungen von Schiffen durch, die im Wege eines Stichprobenverfahrens erfolgen, das eine Momentaufnahme des Schiffes an einem bestimmten Tag liefert.

1.4 Die Unterlagen zum System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMS - Safety Management System) sind in der Arbeitssprache des Schiffes abgefasst, die der Hafenstaat-Besichtiger möglicherweise nicht versteht. Es kann kein einheitliches Verfahren geben, wenn der Hafenstaat-Besichtiger nur die SMS-Dokumente derjenigen Schiffe überprüfen kann, deren Sprache er versteht.

2 Ziele und Zweck

2.1 Die Leitlinien geben Hafenstaat-Besichtigern Orientierungshilfen für ein einheitliches Vorgehen bei technischen oder betrieblichen Mängeln an die Hand, die in Bezug auf den ISM-Code bei einer Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle festgestellt werden.

3 Anwendung

3.1 Der ISM-Code findet Anwendung auf die folgenden Arten von Schiffen, die in der Auslandsfahrt eingesetzt sind:

- .1 alle Fahrgastschiffe, einschließlich Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge;
- .2 Öltankschiffe, Chemikalientankschiffe, Gastankschiffe, Massengutschiffe und Fracht-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber;
- .3 andere Frachtschiffe und bewegliche Offshore-Bohreinheiten mit Eigenantrieb (MODU) mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber.

3.2 Zum Zwecke der Feststellung der Anwendbarkeit des Kapitels IX des SOLAS-Übereinkommens sowie des ISM-Codes bezeichnet „Bruttoreumzahl“ die gemäß den Bestimmungen des

Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 ermittelte Bruttoraumzahl, die im Internationalen Schifftmessbrief des Schiffes vermerkt ist.

3.3 Der ISM-Code findet auf von der Regierung betriebene, zu anderen als Handelszwecken eingesetzte Schiffe keine Anwendung.

4 **Einschlägige Unterlagen**

4.1 Die maßgeblichen Unterlagen für diese Leitlinien sind:

- .1 das SOLAS-Übereinkommen von 1974;
- .2 der ISM-Code;
- .3 eine Ausfertigung des vorläufigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften;
- .4 das vorläufige Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen oder das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen;
- .5 MSC-MEPC-Rundschreiben MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401 in der jeweils geänderten Fassung.

5 **Begriffsbestimmungen und Abkürzungen**

SOLAS-Übereinkommen:	Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung
ISM-Code:	Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs „Der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung“, wie er mit Entschliebung A.741(18) angenommen wurde, in seiner zuletzt geänderten Fassung
Verfahren für die Hafenstaatkontrolle:	Verfahren von 2019 für die Hafenstaatkontrolle, wie sie mit Entschliebung A.1138(31) angenommen wurden, in ihrer jeweils geänderten Fassung
Reederei:	Der Eigner des Schiffes oder eine beliebige sonstige Organisation oder Person, wie der Geschäftsführer oder der Bareboatcharterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die durch die Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, alle durch den Code auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.
Verwaltung:	Die Regierung des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist.
DOC:	Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften

	Ein Dokument, das einem Unternehmen ausgestellt wird, das die Vorschriften des ISM-Codes erfüllt.
SMC:	Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen Ein einem Schiff ausgestelltes Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass das Unternehmen und seine leitenden Mitarbeiter an Bord das betreffende Schiff im Einklang mit dem genehmigten System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen betreiben.
SMS:	System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen Ein strukturiertes und schriftlich festgelegtes System, durch das die Beschäftigten eines Unternehmens in die Lage versetzt werden, die Unternehmenspolitik hinsichtlich Sicherheit und Umweltschutz in wirksamer Weise umzusetzen.
Objektive Nachweise:	Auf Beobachtungen, Messungen oder Prüfungen beruhende und belegbare quantitative oder qualitative Angaben, Aufzeichnungen oder Sachverhaltsdarstellungen in Bezug auf die Sicherheit oder das Vorhandensein und die Umsetzung eines oder mehrerer Elemente des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen.
Gültiges Zeugnis:	Ein Zeugnis, das unmittelbar von einer Vertragspartei einer einschlägigen Übereinkunft oder von einer in ihrem Namen handelnden anerkannten Stelle elektronisch oder auf Papier ausgestellt worden ist und das genaue und aktuelle Daten enthält, die Bestimmungen der einschlägigen Übereinkunft erfüllt und mit dem die Angaben zum Schiff, seiner Besatzung und seiner Ausrüstung übereinstimmen.
PSC:	Hafenstaatkontrolle
PSCO:	Hafenstaat-Besichtiger
RO:	Anerkannte Stelle Eine von der Verwaltung anerkannte Stelle.
MODU:	Bewegliche Offshore-Bohreinheit
ISM-bezogen:	Ein technischer und/oder betrieblicher Mangel, der durch den Hafenstaat-Besichtiger als ein objektiver Nachweis einer nicht erfolgten oder nicht wirksamen Umsetzung des ISM-Codes bewertet worden ist und der im Überprüfungsbericht als „ISM-bezogen“ gekennzeichnet ist.
ISM-bezogener Mangel:	Ein Mangel, der unter Berufung auf den ISM-Code angeführt wird.

6 Überprüfung von Schiffen

6.1 Erstmalige Überprüfung

6.1.1 Eine erstmalige Überprüfung soll nach Maßgabe der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle durchgeführt werden.

6.1.2 Im Verlauf der erstmaligen Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle prüft der Hafenstaat-Besichtiger nach, ob das Schiff im Besitz der ISM-Zeugnisse nach Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens und dem ISM-Code ist, indem er die Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen überprüft, wobei folgende Punkte zu beachten sind:

- .1 Eine Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften soll an Bord mitgeführt werden. Jedoch muss nach dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 die Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften nicht beglaubigt oder bestätigt sein. Die Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften soll mit den erforderlichen Vermerken versehen sein.
- .2 Das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ist nur gültig, wenn das Unternehmen im Besitz eines gültigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften für diesen Schiffstyp ist. Der Schiffstyp im Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen soll auch im Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften angegeben sein und die Angaben zum Unternehmen sollen in beiden Zeugnissen dieselben sein. Das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen muss mit den erforderlichen Vermerken versehen sein.
- .3 Die Gültigkeitsdauer eines vorläufigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften soll zwölf Monate nicht überschreiten. Die Gültigkeitsdauer eines vorläufigen Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen soll sechs Monate nicht überschreiten. In besonderen Fällen kann die Verwaltung oder auf Ersuchen der Verwaltung eine andere Regierung die Gültigkeitsdauer des vorläufigen Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen um einen Zeitraum verlängern, der sechs Monate ab dem Datum des Ablaufs nicht überschreiten soll.
- .4 Die anerkannten Stellen können ein kurzfristiges Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen mit einer Gültigkeitsdauer von nicht mehr als fünf Monaten ausstellen, während das Zeugnis mit der vollen Laufzeit in Übereinstimmung mit ihren internen Verfahren erstellt wird. Ist eine Verlängerungsüberprüfung abgeschlossen worden und kann ein neues Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen nicht vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des bisherigen Zeugnisses ausgestellt oder an Bord des Schiffes gebracht werden, so kann die Verwaltung oder die anerkannte Stelle das bisherige Zeugnis mit einem Vermerk versehen. Ein solches Zeugnis soll für einen weiteren Zeitraum von höchstens fünf Monaten über das Ablaufdatum hinaus als gültig anerkannt werden.
- .5 Befindet sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, an dem ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen abläuft, nicht in einem Hafen, in dem die Überprüfung eines solchen Zeugnisses durchgeführt werden soll, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängern; diese Verlängerung soll jedoch nur zu dem Zweck gewährt werden, dem Schiff die Reise zu dem Hafen zu ermöglichen, in dem die Überprüfung eines solchen Zeugnisses durchgeführt werden soll, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmäßig erscheint.
- .6 Ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen soll nicht länger als um drei Monate verlängert werden und das Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wird, soll nach seiner Ankunft im Überprüfungshafen nicht berechtigt sein, aufgrund einer solchen Verlängerung diesen Hafen zu verlassen, ohne im Besitz eines neuen Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu sein. Wenn die

Verlängerungsüberprüfung abgeschlossen ist, soll das neue Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bis zu einem Datum gelten, das nicht mehr als fünf Jahre nach Ablauf der Geltungsdauer des bisherigen Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen vor Gewährung der Verlängerung liegen soll.

- .7 Werden bei einer erstmaligen Überprüfung nach Maßgabe der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle und der Leitlinien keine technischen oder betrieblichen Mängel festgestellt, so ist eine Berücksichtigung des ISM-Aspekts nicht erforderlich.

6.2 Triftige Gründe

6.2.1 Da der Hafenstaat-Besichtiger bei einer Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle kein Audit des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durchführt, findet der Begriff „triftige Gründe“ in diesem Zusammenhang keine Anwendung.

6.2.2 Triftige Gründe und die sich anschließende gründlichere Überprüfung gibt es nur bei technischen oder betrieblichen Mängeln.

6.3 Gründlichere Überprüfung

6.3.1 Wenn aufgrund technischer oder betrieblicher Mängel eine gründlichere Überprüfung durchgeführt wird, soll diese in Übereinstimmung mit den Verfahren für die Hafenstaatkontrolle erfolgen. Alle technischen und/oder betrieblichen Mängel, die im Verlauf dieser Überprüfung festgestellt werden, sollen von dem Hafenstaat-Besichtiger auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens einzeln oder gemeinsam betrachtet werden; hieraus soll sich ergeben, dass

- .1 diese entweder nicht zeigen, dass der ISM-Code nicht oder nicht wirksam umgesetzt worden ist, oder
- .2 der ISM-Code nicht oder nicht wirksam umgesetzt worden ist.

6.3.2 Wenn aus einer vorhergehenden Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ein unbehebener ISM-bezogener Mangel besteht und die aktuelle Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle mehr als drei Monate später erfolgt, prüft der Hafenstaat-Besichtiger während der aktuellen Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle die Wirksamkeit etwaig durch das Unternehmen ergriffener Abhilfemaßnahmen nach, indem er die Bereiche untersucht, in denen laut dem vorhergehenden Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle technische und/oder betriebliche Mängel bestanden, die zur Beanstandung eines ISM-bezogenen Mangels geführt haben.

7 Folgemaßnahmen

7.1 Technische, betriebliche und ISM-bezogene Mängel

7.1.1 Es gelten die in den Verfahren für die Hafenstaatkontrolle dargelegten Grundsätze betreffend die Meldung und die Beseitigung technischer oder betrieblicher Mängel sowie betreffend das Festhalten von Schiffen und die Aufhebung von Festhaltenanordnungen.

7.1.2 Werden technische oder betriebliche Mängel gemeldet,

- .1 die, unabhängig davon, ob sie ein Festhalten rechtfertigen oder nicht, keinen Hinweis darauf geben, dass der ISM-Code nicht oder nicht wirksam umgesetzt worden ist, soll im Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle kein ISM-bezogener Mangel vermerkt werden;

- .2 von denen mindestens ein Mangel, der kein Festhalten rechtfertigt, darauf hinweist, dass der ISM-Code nicht oder nicht wirksam umgesetzt worden ist, wird ein ISM-bezogener Mangel, der kein Festhalten rechtfertigt, im Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle vermerkt, verbunden mit der Anforderung, innerhalb von drei Monaten Abhilfemaßnahmen zu ergreifen;
- .3 die für sich genommen nicht zu einem Festhalten führen, aber zusammengenommen ein Festhalten des Schiffes rechtfertigen, da sie darauf hinweisen, dass der ISM-Code in schwerwiegender Weise nicht oder nicht wirksam umgesetzt worden ist, wird ein ISM-bezogener Mangel im Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle vermerkt, verbunden mit der Auflage, dass die Verwaltung oder die anerkannte Stelle ein Audit der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durchführen muss, bevor die in Bezug auf das Schiff erlassene Festhaltenanordnung aufgehoben werden kann;
- .4 von denen mindestens ein Mangel, der ein Festhalten rechtfertigt, darauf hinweist, dass der ISM-Code in schwerwiegender Weise nicht oder nicht wirksam umgesetzt worden ist, wird ein ISM-bezogener Mangel, der ein Festhalten rechtfertigt, im Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle vermerkt, verbunden mit der Auflage, dass die Verwaltung oder die anerkannte Stelle ein Audit der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durchführen muss, bevor die in Bezug auf das Schiff erlassene Festhaltenanordnung aufgehoben werden kann.

Hinweis: In Fällen, in denen der Hafenstaat-Besichtiger der Ansicht ist, dass ein oder mehrere technische und/oder betriebliche Mängel mit dem ISM-Code im Zusammenhang stehen, soll dies nur als ein ISM-bezogener Mangel eingetragen werden.

7.1.3 Der Hafenstaat-Besichtiger überprüft die Wirksamkeit der in Abschnitt 6.3.2 beschriebenen Abhilfemaßnahmen. Führt die Prüfung der Bereiche, die mit einem ISM-bezogenen Mangel in Verbindung stehen, für den die Auflage besteht, innerhalb von drei Monaten Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis, wird ein neuer ISM-bezogener Mangel, der ein Festhalten rechtfertigt, beanstandet, verbunden mit der Auflage, dass die Verwaltung oder die anerkannten Stelle ein Audit der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durchführen muss. In diesem Fall wendet der Hafenstaat-Besichtiger das folgende Verfahren an:

- .1 Eintragung eines oder mehrerer technischer/betrieblicher Mängel, gleich, ob sie ein Festhalten rechtfertigen oder nicht, in demselben Bereich beziehungsweise denselben Bereichen, die zu einer Beanstandung des vorhergehenden ISM-bezogenen Mangels geführt haben;
- .2 Kennzeichnung des Mangels beziehungsweise der Mängel als „ISM-bezogen“ und Aufnahme des folgenden Wortlauts in die zusätzlichen Anmerkungen: „Dieser Mangel zeigt eine nicht wirksame Umsetzung des ISM-Codes in den Bereichen, in denen der ISM-bezogene Mangel beziehungsweise die ISM-bezogenen Mängel im Verlauf der Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle am _____ festgestellt worden sind“;
- .3 Eintragung eines neuen ISM-bezogenen Mangels, der ein Festhalten rechtfertigt, verbunden mit der Auflage, dass die Verwaltung oder die anerkannte Stelle ein Audit der Organisation der Sicherheitsmaßnahmen durchführen muss, bevor die in Bezug auf das Schiff erlassene Festhaltenanordnung aufgehoben werden kann.

7.2 Mängel, die kein Festhalten rechtfertigen

7.2.1 Kleinere Tippfehler im Zeugnis beziehungsweise vorläufigen Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder im Zeugnis beziehungsweise vorläufigen Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sollen im Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle als technischer Mangel an den Zeugnissen und nicht als ISM-bezogener Mangel vermerkt werden.

7.3 Mängel, die ein Festhalten rechtfertigen

Folgende Mängel können ein Festhalten rechtfertigen:

- .1 technische und/oder betriebliche Mängel, die einzeln oder zusammengenommen einen objektiven Nachweis dafür liefern, dass der ISM-Code in schwerwiegender Weise nicht oder nicht wirksam umgesetzt worden ist;
- .2 es befindet sich kein Zeugnis beziehungsweise kein vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und/oder keine Ausfertigung des Zeugnisses beziehungsweise des vorläufigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an Bord des Schiffes;
- .3 es befindet sich kein gültiges Zeugnis beziehungsweise kein gültiges vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen an Bord;
- .4 die Zwischen-Überprüfung des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ist überfällig;
- .5 das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ist abgelaufen und es liegt kein objektiver Nachweis dafür vor, dass die Verwaltung eine Verlängerung erteilt hat; oder das Zeugnis wurde von der Verwaltung eingezogen;
- .6 das Zeugnis beziehungsweise das vorläufige Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ist abgelaufen oder wurde eingezogen;
- .7 der im Zeugnis beziehungsweise vorläufigen Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen angegebene Schiffstyp ist im Zeugnis beziehungsweise vorläufigen Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften nicht aufgeführt;
- .8 an Bord ist kein Nachweis über die jährliche Überprüfung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften vorhanden;
- .9 die in der Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften eingetragene Zeugnisnummer stimmt nicht mit der Zeugnisnummer auf den Seiten mit den Vermerken überein;
- .10 der Name des Unternehmens, die Anschrift des Unternehmens oder die ausstellende Regierungsbehörde auf dem Zeugnis beziehungsweise dem vorläufigen Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften stimmt nicht mit der Angabe auf dem Zeugnis beziehungsweise dem vorläufigen Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen überein.

8 Meldung

8.1 Technische und betriebliche Mängel

8.1.1 Alle technischen und/oder betrieblichen Mängel sollen in dem Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle gemäß den Verfahren für die Hafenstaatkontrolle als ein einzelner Mangel vermerkt werden.

8.1.2 Ein technischer Mangel, der in einem mangelhaften Zeugnis oder vorläufigen Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen besteht, soll im Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle unter dem Mängelcode für das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise für das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen eingetragen werden.

8.2 **ISM-bezogener Mangel**

In Fällen, in denen der Hafenstaat-Besichtiger nach Prüfung der festgestellten technischen und/oder betrieblichen Mängel zu der Einschätzung gelangt ist, dass diese einen objektiven Nachweis dafür darstellen, dass der ISM-Code nicht, in schwerwiegender Weise nicht oder nicht wirksam umgesetzt worden ist, soll im Überprüfungsbericht über die Hafenstaatkontrolle ein ISM-bezogener Mangel vermerkt werden.

Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle in Bezug auf LRIT**1 Zweck**

Diese Leitlinien sollen Hafenstaat-Besichtigern als grundlegende Orientierungshilfe dienen, um die Erfüllung der Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens von 1974 betreffend die Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen (LRIT) zu überprüfen.

2 Anwendung

2.1 Nach Regel V/19-1 des Kapitels 5 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und den überarbeiteten Leistungsanforderungen und Funktionsbedingungen für ein System zur Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen (Entschließung MSC.263(84)) in ihrer zuletzt geänderten Fassung, ist eine LRIT-Ausrüstung vorgeschrieben und alle Fahrgastschiffe, Frachtschiffe (einschließlich Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge) mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 300 sowie bewegliche Offshore-Bohreinheiten müssen mindestens alle sechs Stunden Angaben zur ihrer LRIT-Position übermitteln. Schiffe, die mit einem automatischen Identifikationssystem (AIS) ausgerüstet sind und ausschließlich das Seegebiet A1 befahren, müssen die LRIT-Vorgaben nicht erfüllen. Nach Regel IV/2.1.12 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 bezeichnet der Ausdruck Seegebiet A1 „ein von einer Vertragsregierung festgelegtes Gebiet innerhalb der Sprechfunkreichweite mindestens einer UKW-Küstenfunkstelle, in dem eine ununterbrochene DSC-Alarmierung zur Verfügung steht“.

2.2 Von den SOLAS-Vertragsregierungen wird erwartet, dass sie entweder auf nationaler Basis, auf regionaler Basis oder im Rahmen einer Zusammenarbeit mit anderen Flaggenstaaten ein LRIT-Datenzentrum unterhalten und die IMO über dieses unterrichten. Diese LRIT-Datenzentren wiederum übermitteln auf Anfrage im Wege des Internationalen LRIT-Datenaustauschs LRIT-Daten von Schiffen, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, an andere SOLAS-Vertragsregierungen. Die Hafenstaaten sind berechtigt, LRIT-Daten von ausländischen Schiffen anzufordern, die ihre Absicht angezeigt haben, einen Hafen, eine Hafenanlage oder einen anderen Ort in ihrem Hoheitsbereich anzulaufen.

2.3 In den meisten Fällen dient ein eigenständiges Inmarsat C- oder Inmarsat Mini-C-Terminal, das für GMDSS oder das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff eingesetzt wird, als LRIT-Terminal, doch kann auch eine andere Ausrüstung für die LRIT-Funktion verwendet werden (zum Beispiel Inmarsat D+ oder Iridium).

3 Überprüfung von Schiffen, für die eine LRIT-Ausrüstung vorgeschrieben ist**3.1 Erstmalige Überprüfung**

3.1.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll zunächst das Seegebiet feststellen, welches das Schiff laut Zeugnis befahren darf. Diese Überprüfung soll sicherstellen, dass das Schiff unter die für seinen Typ und seine Bruttoreumzahl vorgesehene LRIT-Regelung fällt. Nach der Kontrolle des Zeugnisses soll der Hafenstaat-Besichtiger prüfen, ob

- .1 im Ausrüstungsverzeichnis (Muster E, P oder C), soweit erforderlich, angegeben ist, dass LRIT vorgeschrieben ist;³

³ Ein Ausrüstungsverzeichnis ist für Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 500 sowie für Fahrgastschiffe vorgeschrieben.

- .2 die von dem Vertreter des Schiffes als LRIT-Terminal benannte Ausrüstung eingeschaltet ist.⁴

3.1.2 Im Fall eines erst vor kurzem erfolgten Flaggenwechsels kann der Hafenstaat-Besichtiger sich weiterhin vergewissern, dass

- .1 ein neuer Konformitätsprüfbericht ausgestellt worden ist, wenn der neue Flaggenstaat die Stelle, die den vorhandenen Konformitätsprüfbericht ausgestellt hat, nicht anerkennt;
- .2 der Anwendungsdienstleister (ASP) im Auftrag der Verwaltung vor der Ausstellung eines neuen Prüfberichts und Zeugnisses eine neue Konformitätsprüfung durchgeführt hat.

3.2 Triftige Gründe

Folgende Bedingungen können eine gründlichere Überprüfung der für LRIT verwendeten Ausrüstung rechtfertigen:

- .1 defekte Haupt- oder Reservestromversorgung;
- .2 Information oder Hinweis darauf, dass die LRIT-Ausrüstung nicht einwandfrei funktioniert;
- .3 das Schiff verfügt nicht über einen Konformitätsprüfbericht;
- .4 die „Aufzeichnungen über den Datenaustausch“ enthalten einen Hinweis darauf, dass die LRIT-Anlage abgeschaltet worden ist und dies der Verwaltung des Flaggenstaats nicht wie nach Regel V/19-1.7.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 vorgeschrieben gemeldet wurde.

3.3 Gründlichere Überprüfung

3.3.1 Im Zweifelsfall oder bei Meldungen über Funktionsstörungen der LRIT-Anlage kann die Verwaltung des Flaggenstaats kontaktiert werden, um festzustellen, ob die LRIT-Daten des Schiffes zuverlässig an das LRIT-Datenzentrum weitergegeben worden sind.

3.3.2 Werden bei der erstmaligen Überprüfung Probleme festgestellt, kann eine gründlichere Überprüfung der für LRIT verwendeten Ausrüstung Folgendes beinhalten:

- .1 Prüfung der Stromversorgung, wobei ein Anschluss an die Haupt- und an die Notstromquelle gegeben sein soll; eine unterbrechungsfreie Stromversorgungsquelle ist nicht vorgeschrieben; wenn das LRIT-System Teil der GMDSS-Funkanlage ist, soll die Stromversorgung den Vorschriften für GMDSS entsprechen;
- .2 Überprüfung der „Aufzeichnungen im Zusammenhang mit der Schiffsführung“, um festzustellen, ob und wann die Anlage ausgeschaltet war und ob die Verwaltung des Flaggenstaats davon unterrichtet worden ist (Regel V/19-1.7.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und Absatz 4.4.1 der Entschließung MSC.263(84));

⁴ Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände und über einen möglichst kurzen Zeitraum kann LRIT ausgeschaltet oder Daten weniger häufig übertragen werden (Regel V/19-1.7.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und Absatz 4.4.1 der Entschließung MSC.263(84)).

- .3 Sicherstellung, dass jeder Konformitätsprüfbericht im Namen des Flaggenstaats ausgestellt ist, entweder von ihm selbst oder von einem zugelassenen Dienstanbieter (siehe MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1377/Rev.11 und aktualisierte Fassungen gemäß GISIS), und bei Schiffen mit einer LRIT-Anlage vorliegt.

4 Mängel, die ein Festhalten rechtfertigen

4.1 Ein Hafenstaat-Besichtiger soll auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens entscheiden, ob das Schiff so lange festgehalten wird, bis alle festgestellten Mängel beseitigt worden sind oder ob einem Schiff die Fortsetzung seiner Reise mit Mängeln gestattet wird.⁵

4.2 Um den Hafenstaat-Besichtiger bei der Anwendung dieser Leitlinien zu unterstützen, sollen die im Folgenden aufgeführten Mängel als solcher Art angesehen werden können, dass sie ein Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen:

- .1 es fehlt ein gültiger LRIT-Konformitätsprüfbericht;
- .2 der Kapitän oder der verantwortliche Offizier ist mit den wesentlichen Abläufen an Bord im Zusammenhang mit LRIT nicht vertraut.

4.3 Unter Berücksichtigung der Hinweise in den Leitlinien für die Umsetzung des LRIT-Systems (MSC.1/Circ.1298) wird den Hafenstaat-Besichtigern ebenfalls empfohlen, dass Schiffe nicht festgehalten werden sollen, wenn die LRIT-Anlage an Bord funktioniert, die landseitige Einrichtung oder Stelle die Informationen jedoch nicht empfangen, weiterleiten oder verarbeiten kann.

4.4 Die Hafenstaat-Besichtiger werden davon in Kenntnis gesetzt, dass ein Flaggenstaat ein kurzzeitiges Zeugnis ausstellen kann; dies könnte der Fall sein, wenn nach einer erfolgreichen Überprüfung zur Ausstellung eines Konformitätsprüfberichts der Dienstanbieter noch kein Dokument ausstellen konnte oder wenn der Dienstanbieter eine Konformitätsprüfung auf Verlangen des Schiffseigners nicht rechtzeitig vornehmen kann.

⁵ Regel V/16.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974: „[...] Funktionsstörungen der Ausrüstung - obwohl alle zumutbaren Maßnahmen zur Unterhaltung der nach diesem Kapitel vorgeschriebenen Ausrüstung in einem einwandfreien Betriebszustand getroffen worden sind - [reichen] nicht aus, das Schiff als seeuntüchtig zu betrachten oder es in Häfen festzuhalten, in denen Reparaturmöglichkeiten nicht ohne Weiteres verfügbar sind; allerdings muss der Kapitän geeignete Vorkehrungen dafür treffen, dass bei der Planung und Durchführung einer sicheren Reise zu einem Hafen, in dem die Reparaturen vorgenommen werden können, die nicht betriebsfähige Ausrüstung oder die nicht zur Verfügung stehenden Informationen berücksichtigt werden.“

Anhang 10

Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle nach dem Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969

1 Das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 (TONNAGE 1969), das am 18. Juli 1982 in Kraft getreten ist, gilt für:

- .1 neue Schiffe, das heißt Schiffe, deren Kiel am oder nach dem 18. Juli 1982 gelegt wurde;
- .2 vorhandene Schiffe, das heißt Schiffe, deren Kiel vor dem 18. Juli 1982 gelegt wurde, ab dem 18. Juli 1994,

mit der Ausnahme, dass für den Zweck der Anwendung des SOLAS-Übereinkommens von 1974, von MARPOL und des STCW-Übereinkommens von 1978 die folgenden, in Absatz 2 genannten vorläufigen Regelungen gelten können.

2 Nach den von der Organisation beschlossenen vorläufigen Regelungen⁶ kann die Verwaltung auf Verlangen des Schiffseigners bei den folgenden Schiffen die Bruttoreaumzahl verwenden, die in Übereinstimmung mit den nationalen Vorschriften vor Inkrafttreten des Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 ermittelt worden ist:

- .1 für die Zwecke des SOLAS-Übereinkommens von 1974:
 - .1 Schiffe, deren Kiel vor dem 1. Januar 1986 gelegt wurde;
 - .2 in Bezug auf Regel IV/3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974, Schiffe, deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 1986, jedoch vor dem 18. Juli 1994 gelegt wurde;
 - .3 Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 1600 (ermittelt nach den nationalen Vermessungsvorschriften), deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 1986, jedoch vor dem 18. Juli 1994 gelegt wurde;
- .2 für die Zwecke von MARPOL, Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 400 (ermittelt nach den nationalen Vermessungsvorschriften), deren Kiel vor dem 18. Juli 1994 gelegt wurde.

3 Im Fall von Schiffen, für welche die oben genannten vorläufigen Regelungen gelten, soll eine Erklärung in die Spalte „BEMERKUNGEN“ des Internationalen Schiffsvermessungsbriefs sowie in die Fußnote zur Bruttoreumzahl in den entsprechenden Zeugnissen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und von MARPOL aufgenommen werden, die besagt, dass die Bruttoreumzahl nach nationalen Vermessungsvorschriften ermittelt worden ist.

4 Der Hafenstaat-Besichtiger soll gegebenenfalls die folgenden Maßnahmen ergreifen, wenn Mängel in Bezug auf das Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 festgestellt werden:

- .1 verfügt das Schiff nicht über einen gültigen Schiffsvermessungsbrief, verliert es alle Vergünstigungen aufgrund des Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 und der Flaggenstaat soll unverzüglich unterrichtet werden;

⁶ Entschließung A.494(XII) in Bezug auf das SOLAS-Übereinkommen von 1974 und Entschließung A.540(13) in Bezug auf das STCW-Übereinkommen von 1978 und Entschließung A.541(13) in Bezug auf MARPOL.

- .2 sind die vorgeschriebenen Bemerkungen und die Fußnote nicht in den entsprechenden Zeugnissen der Schiffe enthalten, für welche die vorläufigen Regelungen gelten, soll dieser Mangel dem Kapitän gemeldet werden;
- .3 weichen die Hauptmerkmale des Schiffes von den im Internationalen Schiffsmessbrief eingetragenen in einer Weise ab, dass sich eine größere Brutto- oder Netto- raumzahl ergeben würde, so soll der Flaggenstaat unverzüglich unterrichtet werden.

5 Die Kontrollbestimmungen in Artikel 12 des Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 enthalten keine Bestimmung für das Festhalten eines Schiffes, das über einen gültigen Internationalen Schiffsmessbrief verfügt.

Anhang 11

Leitlinien für Hafenstaat-Besichtiger in Bezug auf Befähigungszeugnisse von Seeleuten, die Schiffsbesatzung und die Ruhezeiten**1 Allgemeines**

Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen von 1974) wurde 1974 angenommen und trat 1980 in Kraft. Ebenso wurde das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen von 1978) 1978 angenommen und trat 1984 in Kraft. Beide Übereinkommen wurden seit ihrem Inkrafttreten mehrmals geändert.

2 Ziele und Zweck

Diese Leitlinien sollen als Orientierungshilfe für ein einheitliches Vorgehen bei Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß Regel V/14 (Schiffsbesatzung) des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und Regel I/2 (Befähigungszeugnisse für Seeleute) sowie Kapitel VIII (Wachdienst) des STCW-Übereinkommens von 1978 dienen.

3 Anwendung

3.1 Regel V/14.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 findet nur Anwendung auf Schiffe, die unter dessen Kapitel I fallen. Das STCW-Übereinkommen von 1978 in seiner zuletzt geänderten Fassung findet Anwendung auf Seeleute, die an Bord von Seeschiffen Dienst tun. Der STCW-Code ist in einen verbindlichen Teil A und einen nicht verbindlichen Teil B unterteilt. Teil B des STCW-Codes findet während der Überprüfung keine Anwendung.

3.2 Alle Fahrgastschiffe ungeachtet ihrer Größe sowie alle anderen Schiffe mit einer Brutto-raumzahl von 500 oder darüber sollen über ein durch den Flaggenstaat ausgestelltes Schiffsbesatzungszeugnis oder ein gleichwertiges Dokument verfügen.

3.3 Jeder neue oder einzelne Mangel, bei dem es sich entweder um einen Mangel in Bezug auf das SOLAS-Übereinkommen von 1974, das STCW-Übereinkommen von 1978 oder sonstige IMO-Übereinkünfte handelt, ist vorzugsweise unter Bezugnahme auf diese Übereinkünfte zu vermerken.

4 Einschlägige Unterlagen

Für die Überprüfung nach diesen Leitlinien sind folgende Unterlagen erforderlich:

Zeugnisse von Seeleuten

- .1 Befähigungszeugnis;
- .2 Fachkundezeugnis;
- .3 Vermerk zur Bestätigung der Anerkennung eines Zeugnisses (Anerkennungsvermerk des Flaggenstaats);
- .4 schriftliche Qualifikationsbescheinigungen (nur Fahrgastschiffe);
- .5 Seediensttauglichkeitszeugnis;

Schiffsbesatzung

- .6 Schiffsbesatzungszeugnis;

.7 Sicherheitsrolle;

Ruhezeiten

.8 Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord und/oder Wachdienstplan;

.9 Aufzeichnungen über die täglichen Ruhezeiten.

5 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

5.1 Der Ausdruck „Befähigungszeugnis“ bezeichnet ein Zeugnis für einen Kapitän, einen Schiffsoffizier und einen GMDSS-Funker (Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem), das nach Kapitel II, III, IV oder VII des STCW-Übereinkommens von 1978 erteilt worden und mit Vermerken versehen ist und das seinen rechtmäßigen Inhaber dazu berechtigt, in der darin bezeichneten Dienststellung Dienst zu tun und die Funktionen auszuüben, die der darin bezeichneten Verantwortungsebene entsprechen.

5.2 Der Ausdruck „Fachkundezeugnis“ bezeichnet ein einem Seemann erteiltes Zeugnis, das kein Befähigungszeugnis darstellt, und mit dem bestätigt wird, dass die einschlägigen Vorschriften des STCW-Übereinkommens von 1978 über Ausbildung, Befähigungen oder Seefahrtzeit erfüllt worden sind.

5.3 Der Ausdruck „schriftliche Qualifikationsbescheinigungen“ bezeichnet Unterlagen, die weder ein Befähigungszeugnis noch ein Fachkundezeugnis darstellen, und die dazu verwendet werden, festzustellen, ob die einschlägigen Vorschriften des STCW-Übereinkommens von 1978 erfüllt worden sind. Die einzige schriftliche Qualifikationsbescheinigung, die nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 in seiner zuletzt geänderten Fassung vorgeschrieben ist, wird Besatzungsmitgliedern ausgestellt, welche die verbindlichen Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren, Schiffsteuten und sonstigen Besatzungsmitgliedern auf Fahrgastschiffen erfüllen (Regel V/2).

5.4 Es wurden die folgenden Abkürzungen verwendet:

.1 CoC (Befähigungszeugnis);

.2 CoP (Fachkundezeugnis);

.3 MSMD (Schiffsbesatzungszeugnis).

6 Überprüfung des Schiffes

6.1 Vorbereitung vor dem Anbordgehen

6.1.1 Dem Hafenstaat-Besichtiger sollen unter Berücksichtigung der Art, der Größe und der Maschinenleistung des Schiffes sowie der sonstigen Eigenschaften des Schiffes die einschlägigen Vorschriften der Regel V/14 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und des STCW-Übereinkommens von 1978 bekannt sein.

6.1.2 Der Hafenstaat-Besichtiger soll sich bewusst sein, dass Entschließungen keine verbindlich vorgeschriebenen Dokumente darstellen und bei einer Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nicht anwendbar sind.

6.1.3 Der Hafenstaat-Besichtiger soll auch feststellen, ob der Flaggenstaat eine Vertragspartei des STCW-Übereinkommens von 1978 in seiner zuletzt geänderten Fassung ist. Ist der Flaggenstaat keine Vertragspartei des Übereinkommens oder ist er Vertragspartei, ohne aber im MSC-

Rundschreiben MSC.1/Circ.1163 in seiner zuletzt geänderten Fassung aufgeführt zu sein, soll eine gründlichere Überprüfung durchgeführt werden.

6.2 Erstmalige Überprüfung

Zeugnisse und Unterlagen von Seeleuten

6.2.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll die in Abschnitt 4 genannten maßgeblichen Unterlagen überprüfen.

6.2.2 Hierbei soll sich die Überprüfung darauf beschränken, nachzuprüfen, ob die Seeleute, die an Bord des Schiffes Dienst tun und über Zeugnisse verfügen müssen, Inhaber des entsprechenden Befähigungszeugnisses, Fachkundezeugnisses und der schriftlichen Qualifikationsbescheinigungen, die nach Kapitel II, III, IV, V, VI und VII des STCW-Übereinkommens von 1978 in seiner zuletzt geänderten Fassung erteilt wurden, sind sowie gegebenenfalls der Anerkennungsvermerke ihres jeweiligen Flaggenstaats, einer gültigen Ausnahmegenehmigung oder gegebenenfalls schriftlicher Nachweise darüber, dass bei der Verwaltung des Flaggenstaats ein Antrag auf Erteilung eines Vermerks eingereicht worden ist.

6.2.3 Bei der Überprüfung der Zeugnisse und Unterlagen der Seeleute soll der Hafenstaat-Besichtiger bestätigen, dass diese den Merkmalen und dem Betrieb des Schiffes sowie ihrer Dienststellung an Bord entsprechen.

6.2.4 Nach Artikel VI Absatz 2 des STCW-Übereinkommens von 1978 sollen Zeugnisse für Kapitäne und Schiffsoffiziere von der das Zeugnis erteilenden Verwaltung mit einem Vermerk in der in Regel I/2 der Anlage des Übereinkommens vorgeschriebenen Form versehen werden.

6.2.5 Die Zeugnisse können als ein Zeugnis unter Aufnahme des vorgeschriebenen Vermerks erteilt werden. Wird der vorgeschriebene Vermerk in das Zeugnis aufgenommen, so soll der in Abschnitt A-I/2 Absatz 1 des STCW-Codes wiedergegebene Vordruck verwendet werden.

6.2.6 Der Vermerk kann auch als ein gesondertes Dokument erteilt werden. In diesem Fall soll der in Abschnitt A-I/2 Absatz 2 des STCW-Codes wiedergegebene Vordruck verwendet werden.

6.2.7 Die Verwaltungen können aber auch andere Vordrucke für Zeugnisse und Vermerke verwenden, als die in Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes wiedergegebenen, sofern zumindest die vorgeschriebenen Informationen in lateinischen Schriftzeichen und arabischen Zahlen angegeben werden. Zulässige Abweichungen von den Vordrucken sind in Abschnitt A-I/2 Absatz 4 des STCW-Codes wiedergegeben.

6.2.8 Zeugnisse und Vermerke, die als gesonderte Unterlagen erteilt werden, sollen jeweils mit einer nur einmal vergebenen Nummer versehen werden; Vermerke, mit denen die Erteilung eines Zeugnisses bestätigt wird, können allerdings mit derselben Nummer versehen werden wie das betreffende Zeugnis, sofern jene Nummer nur einmal vergeben wird.

6.2.9 Zeugnisse und Vermerke, die als gesonderte Unterlagen erteilt werden, sollen ein Ablaufdatum enthalten. Das Ablaufdatum auf einem Vermerk, der als ein gesondertes Dokument erteilt wurde, soll nicht mehr als 5 Jahre nach seiner Erteilung liegen und darf in keinem Fall das auf dem Zeugnis angegebene Ablaufdatum überschreiten.

6.2.10 Ein nach Regel V/1-1 oder V/1-2 einem Kapitän oder Schiffsoffizier erteiltes Fachkundezeugnis sowie ein Befähigungszeugnis, das von einem anderen Staat als dem Flaggenstaat des Schiffes erteilt worden ist, auf dem der Seemann eingesetzt ist, muss durch den Flaggenstaat des Schiffes anerkannt werden. Stellt der Hafenstaat-Besichtiger fest, dass der Flaggenstaat ein

Befähigungszeugnis oder Fachkundezeugnis einer Vertragspartei anerkannt hat, die nicht im MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1163 in seiner zuletzt geänderten Fassung aufgeführt ist, ist eine Klarstellung durch die Verwaltung des Flaggenstaats anzustreben. Nach Regel I/10 Absatz 4 des STCW-Übereinkommens von 1978 werden Zeugnisse, die von oder im Auftrag einer Nichtvertragspartei erteilt worden sind, von der Verwaltung des Flaggenstaats des Schiffes nicht anerkannt.

6.2.11 Eine Verwaltung, die nach Regel I/10 ein Kapitänen oder Schiffsoffizieren erteiltes Befähigungszeugnis oder Fachkundezeugnis anerkennt, soll dieses Zeugnis mit einem Vermerk versehen, um seine Anerkennung zu bestätigen. Für den Vermerk soll der Vordruck in Abschnitt A-I/2 Absatz 3 des STCW-Codes verwendet werden.

6.2.12 Fehlerhafte Formulierungen oder fehlende Angaben können Anhaltspunkte für betrügerische Zeugnisse oder Vermerke sein.

6.2.13 Vermerke, mit denen die Anerkennung eines Zeugnisses bestätigt wird, werden jeweils mit einer nur einmal vergebenen Nummer versehen, können allerdings mit derselben Nummer versehen werden wie das betreffende Zeugnis, sofern jene Nummer nur einmal vergeben wird.

6.2.14 Vermerke, mit denen die Anerkennung eines Zeugnisses bestätigt wird, sollen ein Ablaufdatum enthalten. Das Ablaufdatum auf einem Vermerk, mit dem die Anerkennung bestätigt wird, darf das auf dem Zeugnis angegebene Ablaufdatum in keinem Fall überschreiten.

6.2.15 Die Dienststellung, in welcher der Inhaber eines Zeugnisses zur Ausübung seines Dienstes befugt ist, ist in dem Vordruck des Vermerks mit denselben Begriffen anzugeben wie in den geltenden Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung. Hieraus können sich geringfügige Unterschiede in der Terminologie zwischen dem ursprünglichen Befähigungszeugnis und dem Anerkennungsvermerk ergeben.

6.2.16 Seeleute müssen ihr Befähigungszeugnis sowie alle Anerkennungsvermerke im Original an Bord mitführen. Ein Vermerk, mit dem die Anerkennung eines Zeugnisses bestätigt wird, soll einen Seemann nicht dazu berechtigen, in einer höheren Dienststellung Dienst zu tun, als im Original des Befähigungszeugnisses vorgesehen.

6.2.17 Falls die Umstände es erfordern, kann die Verwaltung eines Flaggenstaats einem Seemann gestatten, für die Dauer von höchstens drei Monaten an Bord eines Schiffes, das ihre Flagge zu führen berechtigt ist, Dienst zu tun, sofern er Inhaber eines entsprechenden gültigen Befähigungszeugnisses ist, das von einer anderen Vertragspartei für die Verwendung an Bord ihrer Schiffe erteilt worden ist. In einem solchen Fall muss ein schriftlicher Nachweis darüber, dass ein Antrag auf Erteilung von Vermerken bei der Verwaltung des Flaggenstaats eingereicht worden ist, ohne Weiteres erbracht werden können. Dies wird oft als Bestätigung des Eingangs eines Antrags bezeichnet (CRA). Diese Bestimmung ermöglicht es den Verwaltungen, Seeleuten zu gestatten, auf ihren Schiffen Dienst zu tun, während der Antrag auf Anerkennung bearbeitet wird.

6.2.18 Wenn ein Vermerk, mit dem die Anerkennung bestätigt wird, oder ein Befähigungszeugnis abgelaufen oder nicht erteilt worden ist oder wenn der schriftliche Nachweis darüber, dass ein Antrag auf Erteilung von Vermerken eingereicht worden ist, nicht ohne Weiteres erbracht werden kann, soll der Hafenstaat-Besichtiger überprüfen, ob das Schiff Regel I/4.1.2 des STCW-Übereinkommens von 1978 betreffend die Anzahl und die Zeugnisse der an Bord Dienst tuenden Seeleute, die mit den geltenden Vorschriften des Flaggenstaats für eine sichere Schiffsbesatzung übereinstimmen, erfüllen kann. Dies kann als ein Mangel nach Regel I/4.2.4 angesehen werden, der vor Beginn der Reise zu beseitigen ist, oder das Schiff kann festgehalten werden. Der die Kontrolle durchführende Hafenstaat-Besichtiger soll den Kapitän des Schiffes und den Konsul unverzüglich schriftlich unterrichten oder, in deren Abwesenheit, die nächstgelegene diplomatische Vertretung oder die See-

schiffahrtsbehörde des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist, damit geeignete Maßnahmen ergriffen werden können.

6.2.19 Wird bei Kapitänen, Schiffsoffizieren und/oder sonstigen Seeleuten vermutet, dass sie sich während sie zugewiesene Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Schutz der Meeresumwelt erfüllten, in einem Rauschzustand befunden haben, sind die zuständigen Behörden des Hafen- und Flaggenstaats gemäß Kapitel 3 und 4 der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle zu benachrichtigen.

6.2.20 Seeleute sollen im Besitz eines gültigen Seediensttauglichkeitszeugnisses sein und die Einführungs Ausbildung an Bord erhalten haben. Wenn solchen Besatzungsmitgliedern Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr oder Schutz der Meeresumwelt zugewiesen werden, müssen sie gemäß dem anwendbaren Kapitel des STCW-Codes für solche Aufgaben geschult und ausgebildet sein.

6.2.21 Nach Abschnitt A-VI/1 Absatz 5 des STCW-Codes kann die Verwaltung des Flaggenstaats Seeleute, die auf anderen Schiffen als Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500 in der Auslandfahrt und Tankschiffen beschäftigt sind, von einigen Anforderungen dieses Abschnitts befreien.

Schiffsbesatzung

6.2.22 Der Hafenstaat-Besichtiger soll die in Abschnitt 4 genannten maßgeblichen Unterlagen prüfen.

6.2.23 Die Hafenstaatkontrolle der Schiffsbesatzung eines ausländischen Schiffes soll von den folgenden Grundsätzen geleitet sein:

- .1 Überprüfung, ob die Anzahl und die Zeugnisse der an Bord Dienst tuenden Seeleute mit den einschlägigen Vorschriften des Flaggenstaats für eine sichere Schiffsbesatzung übereinstimmen;
- .2 Überprüfung, ob das Schiff und seine Besatzung den im SOLAS-Übereinkommen von 1974 und im STCW-Übereinkommen von 1978 festgelegten internationalen Normen entsprechen.

6.2.24 Wenn ein Schiff in Übereinstimmung mit einem Schiffsbesatzungszeugnis oder einem entsprechenden durch den Flaggenstaat ausgestellten Dokument bemannt ist, soll der Hafenstaat-Besichtiger davon ausgehen, dass das Schiff sicher besetzt und bemannt ist, es sei denn, das Dokument ist eindeutig ohne Berücksichtigung der Grundsätze in den einschlägigen Regelwerken ausgestellt worden; in diesem Fall soll der Hafenstaat-Besichtiger die Verwaltung des Flaggenstaats konsultieren.

6.2.25 Hat die Verwaltung des Flaggenstaats aufgrund der Größe des Schiffes kein Schiffsbesatzungszeugnis oder ein gleichwertiges Dokument erteilt, soll der Hafenstaat-Besichtiger die Befähigungszeugnisse, Fachkundezeugnisse und deren entsprechende vom Flaggenstaat erteilte Anerkennungsvermerke für die Besatzung überprüfen und sie mit den Anforderungen des STCW-Übereinkommens von 1978 vergleichen. Was die Anzahl der Seeleute anbelangt, soll der Hafenstaat-Besichtiger dann unter Berücksichtigung des Kapitels VIII des STCW-Übereinkommens von 1978 und des STCW-Codes sowie der Dauer und des Einsatzgebiets der nächsten Reise auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens entscheiden, ob die Reise sicher unternommen werden kann. Der Hafenstaat-Besichtiger soll die Anzahl der Seeleute, die während der vorangegangenen Reise an Bord waren, als weiteren Indikator für eine den Normen entsprechende Besatzung des Schiffes

werten. Der Hafenstaat-Besichtiger soll die Verwaltung des Flaggenstaats konsultieren, wenn zusätzliche Angaben erforderlich sind.

6.2.26 Wenn ein Vermerk, mit dem die Anerkennung bestätigt wird, abgelaufen oder nicht erteilt worden ist oder wenn der schriftliche Nachweis darüber, dass ein Antrag auf Erteilung von Vermerken (CRA) eingereicht worden ist, nicht ohne Weiteres erbracht werden kann, muss der Hafenstaat-Besichtiger prüfen, ob das Schiff die geltenden Vorschriften des Flaggenstaats für eine sichere Schiffsbesatzung erfüllen kann. In Fällen, in denen der Hafenstaat-Besichtiger der Auffassung ist, dass zusätzliche Angaben erforderlich sind, soll die Verwaltung des Flaggenstaats konsultiert werden.

6.2.27 Kommt der Flaggenstaat diesem Ersuchen nicht nach, so soll dies als triftiger Grund für eine gründlichere Überprüfung gelten, um sicherzustellen, dass die Stärke und Zusammensetzung der Besatzung den in Absatz 6.2.23 festgelegten Grundsätzen entsprechen. Dem Schiff soll nur dann gestattet werden, auszulaufen, wenn dies gefahrlos möglich ist, wobei die in Abschnitt 7.3 aufgeführten Kriterien für das Festhalten berücksichtigt werden sollen. In einem solchen Fall sollen die anzuwendenden Mindestnormen nicht strenger sein als die Normen, die auf Schiffe angewendet werden, die die Flagge des Hafenstaats führen.

Ruhezeiten

6.2.28 Alle Personen, denen eine Aufgabe als Wachoffizier oder als Schiffsmann, der Wache geht, zugewiesen wird und die dabei mit spezifischen Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr oder Schutz der Umwelt betraut sind, müssen mindestens nachstehende Ruhezeiten erhalten:

- .1 mindestens 10 Stunden Ruhezeit in jedem beliebigen 24-Stunden-Zeitraum; sowie
- .2 77 Stunden in jedem beliebigen 7-Tages-Zeitraum.

6.2.29 Die Ruhezeiten können in nicht mehr als zwei getrennte Zeiträume aufgeteilt werden, wovon einer mindestens sechs Stunden lang sein muss, und die zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten liegenden Zeitabstände dürfen nicht länger als 14 Stunden sein.

6.2.30 Der Hafenstaat-Besichtiger soll die in Abschnitt 4 genannten maßgeblichen Unterlagen prüfen, insbesondere den Wachdienstplan und die Aufzeichnungen über die täglichen Ruhezeiten. Der Hafenstaat-Besichtiger kann die an Bord mitgeführte persönliche Ausfertigung der Aufzeichnungen des Seemanns über seine Ruhezeiten einsehen, um zu überprüfen, ob die Aufzeichnungen korrekt sind.

6.2.31 Der Wachdienstplan ist auf einem für die Schiffsbesatzung leicht zugänglichen Mustervordruck⁷ in der Arbeitssprache oder in den Arbeitssprachen des Schiffes sowie in englischer Sprache zu erstellen.

6.2.32 Die täglichen Ruhezeiten sind in einen Mustervordruck⁷ in der Arbeitssprache oder in den Arbeitssprachen des Schiffes sowie in englischer Sprache einzutragen.

6.2.33 Der Hafenstaat-Besichtiger soll berücksichtigen, dass Seeleuten, die sich im Bereitschaftsdienst befinden, wenn beispielsweise ein Maschinenraum unbesetzt ist, als Ausgleichsmaßnahme eine angemessene Ruhezeit zu gewähren ist, wenn die normale Ruhezeit durch Aufrufe zum Erscheinen am Arbeitsplatz gestört wird.

⁷ Hierbei können die IMO-/IAO-Richtlinien für die Erstellung von Übersichten über die Arbeitsorganisation für Seeleute an Bord und von Mustervordrucken für Aufzeichnungen über die Arbeitszeiten oder Ruhezeiten von Seeleuten verwendet werden.

6.2.34 Bei der Bewertung der Ruhepausen soll der Hafenstaat-Besichtiger alle angetroffenen Notfallbedingungen berücksichtigen, die es erforderlich gemacht haben, dass ein Seemann zusätzliche Arbeitsstunden zur Gewährleistung der unmittelbaren Sicherheit des Schiffes leistet. In solchen Fällen soll der Kapitän um eine Erklärung der Ereignisse gebeten werden und um Angaben dazu, wie betroffene Seeleute eine angemessene Ruhezeit erhalten haben.

6.2.35 Die Verwaltungen der Flaggenstaaten können Ausnahmen von den Bestimmungen der Absätze 6.2.28.2 und 6.2.29 für eine Dauer von nicht mehr als zwei aufeinanderfolgende Wochen gewähren, sofern die Ruhezeit des Seemanns nicht weniger als 70 Stunden in einem beliebigen 7-Tages-Zeitraum beträgt.

6.3 Triftige Gründe

6.3.1 Triftige Gründe sind in Abschnitt 1.7.2 der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle festgelegt.

6.3.2 Zusätzlich zu den allgemeinen Beispielen für triftige Gründe in Abschnitt 2.4 der Verfahren gelten die in Regel I/4 Absatz 1.3 des STCW-Übereinkommens von 1978 aufgeführten spezifischen Ereignisse als Faktoren, die eine gründlichere Überprüfung nach sich ziehen:

- .1 das Schiff war in einen Zusammenstoß verwickelt, ist auf Grund gelaufen oder gestrandet;
- .2 das Schiff hat während der Fahrt, vor Anker liegend oder am Liegeplatz unter Verstoß gegen eine internationale Übereinkunft Stoffe eingeleitet;
- .3 das Schiff wurde in unberechenbarer oder unsicherer Weise manövriert, wobei von der IMO angenommene Wegführungsmaßnahmen oder Praktiken und Verfahren für eine sichere Schifffahrt nicht beachtet wurden;
- .4 das Schiff wird in anderer Hinsicht so betrieben, dass es für Personen, für Sachwerte oder für die Umwelt eine Gefahr darstellt oder die Gefahrenabwehr beeinträchtigt.

6.4 Gründlichere Überprüfung

6.4.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll

- .1 überprüfen, ob die Seeleute für die erste Wache zu Beginn der vorgesehenen Reise und für die darauffolgenden Ablöswachen ausreichend ausgeruht und auch anderweitig diensttüchtig sind; dies kann durch einen Vergleich der Aufzeichnungen der täglichen Ruhezeiten mit den Anforderungen des STCW-Übereinkommens von 1978 über einen angemessenen Zeitraum geschehen, der wo immer möglich mindestens den 7-Tages-Zeitraum unmittelbar vor der Abfahrt umfassen soll; die Ruhezeit muss die tatsächlichen Arbeitsstunden widerspiegeln;
- .2eine ausreichende Anzahl von Zeugnissen aus allen Bereichen überprüfen, um zu zeigen, dass das Schiff und die Zusammensetzung der Schiffsbesatzung mit dem Schiffsbesatzungszeugnis und den Vorschriften des STCW-Übereinkommens von 1978 übereinstimmen;
- .3überprüfen, ob die Vorkehrungen für die Brücken- oder Maschinenwache die Anforderungen, die der Flaggenstaat im Schiffsbesatzungszeugnis für das Schiff festgelegt hat, sowie die Vorschriften der Regel VIII/2 des STCW-Übereinkommens von 1978 und des Abschnitts A-VIII/2 des STCW-Codes erfüllen.

6.4.2 Eine Beurteilung von Seeleuten kann der Hafenstaat nur dann vornehmen, wenn in Anbetracht des Eintritts eines der in den Abschnitten 6.3.2.1 bis 6.3.2.4 genannten Ereignisse triftige Gründe für die Annahme vorliegen, dass die Fähigkeit der Seeleute des Schiffes, die im STCW-Übereinkommen von 1978 vorgeschriebenen Normen für den Wachdienst beziehungsweise für die Gefahrenabwehr einzuhalten, nicht aufrechterhalten wird:

- .1 das nach Regel I/4 Absatz 1.3 des STCW-Übereinkommens von 1978 vorgesehene Beurteilungsverfahren soll in der Form erfolgen, dass überprüft wird, ob die Besatzungsmitglieder, die über eine bestimmte Befähigung verfügen müssen, tatsächlich die erforderlichen Fertigkeiten im Zusammenhang mit dem jeweiligen Vorkommnis besitzen;
- .2 wenn diese Beurteilung vorgenommen wird, soll bedacht werden, dass an Bord durchzuführende Verfahren im Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) geregelt sind und dass die Bestimmungen des STCW-Übereinkommens von 1978 lediglich auf die Befähigung abstellen, jene Verfahren sicher durchzuführen;
- .3 die Kontrollverfahren nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 sollen auf die Befähigungsnormen der einzelnen Seeleute an Bord sowie auf deren Fertigkeiten im Zusammenhang mit dem Wachdienst nach der Begriffsbestimmung in Teil A des STCW-Codes beschränkt werden. Die an Bord durchzuführende Beurteilung der Befähigung soll mit der Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit der Zeugnisse der Seeleute beginnen;
- .4 unabhängig von der Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit des Zeugnisses kann es im Rahmen der Beurteilung nach Regel I/4 Absatz 1.3 des STCW-Übereinkommens von 1978 erforderlich sein, dass der betreffende Seemann seine einschlägige Befähigung an seinem Arbeitsplatz praktisch vorführt. Ein Element dieser praktischen Vorführung kann sein, dass überprüft wird, ob die betrieblichen Vorschriften bezüglich der Wachdienstnormen eingehalten worden sind und ob der betreffende Seemann auf Notfallsituationen entsprechend seiner Befähigungsebene zweckmäßig reagiert;
- .5 für die Beurteilung sollen ausschließlich die in Teil A des STCW-Codes beschriebenen Verfahren für den Nachweis der Befähigung zusammen mit den Kriterien für ihre Bewertung sowie der dort dargestellte Normenumfang herangezogen werden. In Fällen, in denen Zweifel in Bezug auf die Kenntnisse der praktischen Verwendung der Ausrüstung bestehen, soll der jeweilige Schiffsoffizier oder das Besatzungsmitglied aufgefordert werden, eine Funktionsprüfung durchzuführen. Kann die Funktionsprüfung nicht durchgeführt werden, könnte dies ein Hinweis auf eine fehlende Einführungsausbildung oder Befähigung sein;
- .6 die Beurteilung der Befähigung im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr soll für die Seeleute mit zugewiesenen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr von der zuständigen Sicherheitsbehörde durchgeführt werden, jedoch nur bei Vorliegen von triftigen Gründen im Sinne von Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974. In allen sonstigen Fällen soll sie auf die Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit der Zeugnisse und der Vermerke der Seeleute beschränkt werden.

7 Folgemaßnahmen

7.1 Mögliche Maßnahmen

Mögliche Maßnahmen, die der Hafenstaat-Besichtiger für die Kontrolle nach dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 oder dem STCW-Übereinkommen von 1978 in Erwägung ziehen soll, können folgende Formen haben:

- .1 Kontrolle der das Schiff betreffenden Unterlagen;
- .2 Kontrolle der die einzelnen Seeleute an Bord betreffenden Unterlagen.

7.2 Mögliche Mängel

Es folgt eine nicht erschöpfende Auflistung möglicher Mängel:

Unterlagen der Seeleute:

- .1 kein Fachkundezeugnis, kein Befähigungszeugnis, keine Vermerke der Flaggenstaaten oder keine Nachweise darüber, dass ein Antrag auf Erteilung eines Vermerks eingereicht worden ist (Regeln I/4.2.1 und I/10 des STCW-Übereinkommens von 1978);
- .2 besondere Ausbildungsanforderungen: kein Nachweis über eine verbindlich vorgeschriebene Grundausbildung oder Fortbildung oder Anerkennungsvermerk vorgelegt;
- .3 kein Nachweis über eine Grundausbildung oder ein sonstiges Fachkundezeugnis, soweit diese nicht in einem Befähigungszeugnis enthalten sind, in dessen Besitz der Seemann ist (Regeln VI/1, VI/1.2, VI/3, VI/4 und VI/6 des STCW-Übereinkommens von 1978);
- .4 Informationen darüber oder Beweise dafür, dass Kapitän oder Besatzung mit wesentlichen Abläufen an Bord, welche die Schiffssicherheit oder die Verhütung der Meeresverschmutzung betreffen, nicht vertraut ist oder dass diese nicht durchgeführt worden sind.

Schiffsbesatzung:

- .5 kein Schiffsbesatzungszeugnis oder Nichtübereinstimmung der Schiffsbesatzung (in Anzahl oder Befähigung) mit dem Schiffsbesatzungszeugnis (Regel V/14 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und Regel I/4.2.2 des STCW-Übereinkommens von 1978);
- .6 Person ohne die erforderliche Befähigung geht Wache (Regel I/4.2.4 des STCW-Übereinkommens von 1978).

Ruhezeiten:

- .7 der Wachdienstplan hängt nicht aus oder wird nicht befolgt (Regeln I/4.2.3 und I/4.2.5 des STCW-Übereinkommens von 1978 und Abschnitt A-VIII/1.5 des STCW-Codes);
- .8 eine Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord oder Aufzeichnungen über die Ruhezeiten von Seeleuten fehlen (Abschnitt A-VIII/1.7 des STCW-Codes);

- .9 die Aufzeichnungen über die Ruhezeiten sind ungenau oder unvollständig (Abschnitt A-VIII/1.7 des STCW-Codes);
- .10 die Wache gehende Person erhält weniger als 10 Stunden Ruhezeit in jedem beliebigen 24-Stunden-Zeitraum (das heißt, sie arbeitet länger als 14 Stunden) beziehungsweise 77 Stunden Ruhezeit in jedem beliebigen 7-Tages-Zeitraum (Abschnitt A-VIII/1 des STCW-Codes).

7.3 Mängel, die ein Festhalten rechtfertigen können

7.3.1 Mängel, die für Personen, Sachwerte oder die Umwelt eine Gefahr darstellen können, wie in Regel I/4 Absatz 2 des STCW-Übereinkommens von 1978 in seiner zuletzt geänderten Fassung festgelegt:

- .1 Seeleute besitzen gar kein oder kein funktionsgerechtes Zeugnis oder keine gültige Ausnahmegenehmigung oder sie können keinen schriftlichen Nachweis darüber erbringen, dass bei der Verwaltung nach Regel I/10 Absatz 5 ein Antrag auf Erteilung eines Vermerks eingereicht worden ist;
- .2 die geltenden Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung werden nicht eingehalten;
- .3 die Vorkehrungen für die Brücken- oder Maschinenwache entsprechen nicht den von der Verwaltung für das Schiff festgelegten Vorschriften;
- .4 bei der Wache fehlt eine Person, die über die Befähigung verfügt, Geräte zu bedienen, die für die sichere Schiffsführung, für den Sicherheitsfunkverkehr oder für die Verhütung der Meeresverschmutzung wesentlich sind;
- .5 es ist nicht möglich, für die erste Wache zu Beginn einer Reise und für die darauffolgenden Ablösewachen Personen einzusetzen, die ausreichend ausgeruht und auch anderweitig diensttüchtig sind.

7.3.2 Die Tatsache, dass Mängel, soweit sie nach Feststellung durch den Hafenstaat-Besichtiger eine Gefahr für Personen, für Sachwerte oder für die Umwelt darstellen, nicht beseitigt werden, ist der einzige Grund nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 in seiner zuletzt geänderten Fassung, aus dem ein Schiff festgehalten werden kann.

7.3.3 Beispiele für Mängel nach dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 und dem STCW-Übereinkommen von 1978, die ein Festhalten rechtfertigen, sind nachstehend aufgeführt:

Schiffsbezogene Mängel:

- .1 Schiffsbesatzungszeugnis oder ein gleichwertiges Dokument nicht vorgelegt (Regel V/14.2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974);
- .2 die Aufzeichnungen der Ruhezeiten befinden sich nicht an Bord (Abschnitt A-VIII/1.7 des STCW-Codes);

Unterlagen der Seeleute:

- .3 es liegt kein oder ein stark abweichendes Befähigungszeugnis vor (Regel I/4.2.1 des STCW-Übereinkommens von 1978);

- .4 keine Funkwache (allgemeines/eingeschränktes GMDSS); Zeugnisse und Vermerke über die Anerkennung nicht verfügbar (Regeln I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3, I/4.2.4 und II/1.2.1 des STCW-Übereinkommens von 1978);
- .5 Unterlagen zu Personen, die für Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Schutz der Meeresumwelt eingeteilt sind, sind nicht verfügbar (Regeln I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3, I/4.2.4 des STCW-Übereinkommens von 1978);
- .6 Zeugnisse (Regel I/4.2.1 des STCW-Übereinkommens von 1978) und Seediens-tauglichkeitszeugnisse mit abgelaufener Gültigkeit, siehe auch Regeln I/9.6 und I/9.7 des STCW-Übereinkommens von 1978;
- .7 Beweise dafür, dass ein Zeugnis in betrügerischer Weise erlangt wurde oder der Inhaber eines Befähigungszeugnisses nicht mit der Person identisch ist, der das Zeugnis ursprünglich erteilt wurde.

7.4 Mögliche Maßnahmen

Schiffsbezogene Maßnahmen

7.4.1 Entspricht die tatsächliche Stärke oder die Zusammensetzung der Besatzung nicht dem Schiffsbesatzungszeugnis, so soll der Hafenstaat den Flaggenstaat um Auskunft darüber ersuchen, ob dem Schiff gestattet werden soll, mit der tatsächlichen Stärke und Zusammensetzung der Besatzung auszulaufen. Ein solches Ersuchen und die Antwort darauf sollen auf dem schnellsten Wege übermittelt werden und jede der Parteien kann verlangen, dass der Nachrichtenaustausch schriftlich erfolgt. Wird die tatsächliche Stärke und Zusammensetzung der Besatzung nicht mit den Angaben im Schiffsbesatzungszeugnis in Einklang gebracht oder erteilt der Flaggenstaat nicht die Auskunft, dass das Schiff auslaufen kann, so kann ein Festhalten des Schiffes erwogen werden, nachdem die in Abschnitt 7.3 genannten Kriterien gebührend berücksichtigt worden sind.

7.4.2 Bevor ein Schiff festgehalten wird, soll der Hafenstaat-Besichtiger folgende Faktoren berücksichtigen:

- .1 die Dauer und Art der beabsichtigten Reise oder des beabsichtigten Einsatzes;
- .2 die Frage, ob der Mangel eine Gefahr für das Schiff, die Personen an Bord oder die Meeresumwelt darstellt;
- .3 die Frage, ob angemessene Ruhezeiten der Besatzung eingehalten werden können;
- .4 die Größe und den Typ des Schiffes und die zur Verfügung stehende Ausrüstung;
- .5 die Art der Ladung.

Mängelbezogene Maßnahmen

7.4.3 Wenn die Besetzung und Bemannung nicht mit dem Schiffsbesatzungszeugnis übereinstimmt und keine Vermerke des Flaggenstaats über die Anerkennung oder „schriftliche Nachweise über den Antrag“ vorgelegt werden können, soll der Hafenstaat den Flaggenstaat wo immer möglich konsultieren, wobei Zeitunterschiede und sonstigen Umstände berücksichtigt werden sollen. Ist es jedoch nicht möglich, Kontakt mit dem Flaggenstaat herzustellen, soll der Hafenstaat den Kapitän des Schiffes und den Konsul unverzüglich schriftlich unterrichten oder, in deren Abwesenheit, die nächstgelegene diplomatische Vertretung oder die Seeschiffverkehrsbehörde des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist, damit geeignete Maßnahmen ergriffen werden können.

7.4.4 In Fällen, in denen ein Seemann, der nicht über die erforderliche Befähigung verfügt, Wache gegangen ist, und/oder der Wachdienstplan nicht eingehalten worden ist, soll der Flaggenstaat unterrichtet werden; solche Fälle können als ISM-bezogener Mangel betrachtet werden.

7.4.5 In Fällen, in denen ein Wache gehender Seemann nicht über die Befähigung zur Durchführung eines bestimmten Betriebsvorgangs verfügt, ist dieser Betriebsvorgang unverzüglich abzubrechen.

8 Anmerkung zur Meldung von Mängeln

Dem Hafensstaat-Besichtiger soll bewusst sein, dass zusätzlich zu dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 und dem STCW-Übereinkommen von 1978 andere internationale Rechtsinstrumente anwendbar sein können. Der Hafensstaat-Besichtiger soll entscheiden, welches davon das am besten geeignete ist.

Anlage

Tabelle B-I/2

**Übersicht über die nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 vorgeschriebenen
Zeugnisse oder anderweitigen schriftlichen Qualifikationsbescheinigungen**

Es wird auf Tabelle B-I/2 des STCW-Codes in seiner zuletzt geänderten Fassung verwiesen.

Anhang 12

Übersicht über die Zeugnisse und Unterlagen

Teil A

Übersicht über die Zeugnisse und Unterlagen, die, soweit jeweils anwendbar, im Verlauf der Überprüfung im Sinne von Absatz 2.2.3 mindestens geprüft werden müssen (sofern jeweils zutreffend):

- 1 Internationaler Schiffsmessbrief (TONNAGE 1969, Artikel 7);
- 2 Berichte über frühere Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle;
- 3 Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
- 4 Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
- 5 Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
- 6 Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
- 7 Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe (SOLAS 1974, Regel I/12);
- 8 Ausnahmezeugnis (SOLAS 1974, Regel I/12);
- 9 Schiffsbesatzungszeugnis (SOLAS 1974, Regel V/14.2);
- 10 Internationales Freibord-Zeugnis (1966) (LL 1966/LL PROT 1988, Artikel 16.1);
- 11 Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis (LL 1966/LL PROT 1988, Artikel 16.2);
- 12 Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (MARPOL Anlage I, Regel 7.1);
- 13 Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut (NLS) (MARPOL Anlage II, Regel 9.1);
- 14 Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (MARPOL Anlage IV, Regel 5.1 und MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.408);
- 15 Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (MARPOL Anlage VI, Regel 6.1);
- 16 Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (MARPOL Anlage VI, Regel 6);
- 17 Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung (BWM 2004, Artikel 9.1(a) und Regel E-2);
- 18 Internationales Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem (AFS 2001 Anlage 4, Regel 2);
- 19 Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem (AFS 2001 Anlage 4, Regel 5);
- 20 Internationales Schiffssicherheitszeugnis oder Vorläufiges Internationales Schiffssicherheitszeugnis (ISPS-Code, Teil A/19 und Anhänge);

- 21 Zeugnisse für Kapitäne, Schiffsoffiziere oder Besatzungsmitglieder (STCW 1978, Artikel VI und Regel I/2 sowie STCW-Code, Abschnitt A-I/2);
- 22 Ausfertigung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder Ausfertigung des Vorläufigen Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (SOLAS Regel IX/4.2 und ISM-Code, Absätze 13 und 14);
- 23 Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen oder Vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SOLAS 1974, Regel IX/4.3 und ISM-Code, Absätze 13 und 14);
- 24 Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut beziehungsweise Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code, Abschnitt 1.4 oder GC-Code, Abschnitt 1.6);
- 25 Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut beziehungsweise Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code, Abschnitt 1.5 oder BCH-Code, Abschnitt 1.6);
- 26 Internationales Zeugnis über die Eignung zur Beförderung von INF-Ladung (SOLAS-Regel VII/16 und INF-Code, Abschnitt 1.3);
- 27 Bescheinigung über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (CLC 69/92, Artikel VII.2);
- 28 Bescheinigung über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BUNKERS 2001, Artikel 7.2);
- 29 Bescheinigung über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die zivilrechtliche Haftung für die Wrackbeseitigung (Nairobi WRC 2007, Artikel 12);
- 30 Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (SOLAS 1974, Regel X/3.2 und 1994/2000 HSC-Code, Absatz 1.8.1 und Abschnitt 1.9);
- 31 Eignungsbescheinigung über die Erfüllung der besonderen Vorschriften für Schiffe, die gefährliche Güter befördern (SOLAS 1974, Regel II-2/19.4);
- 32 Genehmigung zur Beförderung von Getreide und Handbuch für Getreideladung (SOLAS 1974, Regel VI/9 und Getreide-Code, Abschnitt 3);
- 33 Erklärung über die Einhaltung des Zustandsbewertungsschemas (CAS), CAS-Schlussbericht und Aufzeichnungen (MARPOL Anlage I, Regeln 20 und 21; Entschließung MEPC.94(46), in der durch die Entschließungen MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) und MEPC.236(65) geänderten Fassung);
- 34 Lückenlose Stammdatendokumentation (SOLAS 1974, Regel XI-1/5);
- 35 Öltagebuch, Teile I und II (MARPOL Anlage I, Regeln 17 und 36);
- 36 Ladungstagebuch (MARPOL Anlage II, Regel 15);
- 37 Mülltagebuch (MARPOL Anlage V, Regel 10);
- 38 Müllbehandlungsplan (MARPOL Anlage V, Regel 10 und Entschließung MEPC.220(63));

A.1138(31)

- 39 Schiffstagebuch und die Aufzeichnungen der Emissionen und des Ein/Aus-Status von Schiffsdieselmotoren (MARPOL Anlage VI, Regel 13.5.3);
- 40 Bordbuch über die Brennstoffumstellung (MARPOL Anlage VI, Regel 14.6);
- 41 Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (MARPOL Anlage VI, Regel 12.6);
- 42 Ballastwassertagebuch (BWM 2004, Artikel 9.1 (b) und Regel B-2);
- 43 Fest eingebaute Feuerlöschsysteme für gasförmige Stoffe - Ausnahmegenehmigung für Laderäume und Ladungslisten (SOLAS 1974, Regel II-2/10.7.1.4);
- 44 Verzeichnis der gefährlichen Güter oder Stauplan (SOLAS 1974, Regeln VII/4 und VII/7-2 sowie MARPOL Anlage III, Regel 5);
- 45 Im Fall von Öltankschiffen: Die Aufzeichnungen über den Einsatz des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl auf der letzten Ballastreise (MARPOL Anlage I, Regel 31.2);
- 46 Plan für die Zusammenarbeit bei der Suche und Rettung für Fahrgastschiffe, die auf festgelegten Strecken verkehren (SOLAS 1974, Regel V/7.3);
- 47 Im Fall von Fahrgastschiffen: Die Liste der Betriebsbeschränkungen (SOLAS 1974, Regel V/30.2);
- 48 Seekarten und nautische Veröffentlichungen (SOLAS 1974, Regeln V/19.2.1.4 und V/27);
- 49 Aufzeichnungen über die Ruhezeiten und Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord (STCW-Code, Abschnitt A-VIII/1.5 und 1.7, IAO-Übereinkommen Nr. 180, Artikel 5.7 und 8.1 und MLC 2006, Normen A2.3.10 und A2.3.12);
- 50 Eignungsbescheinigung für unbesetzte Maschinenräume (UMS) (SOLAS 1974, Regel II-I/46.3).

Teil B

Übersicht über die Zeugnisse und Unterlagen, die sich, soweit jeweils anwendbar, an Bord befinden müssen (sofern jeweils zutreffend):

- 1 Konstruktionszeichnungen (SOLAS 1974, Regel II-1/3-7);
- 2 Dokumentations-Datei über die schiffbauliche Struktur (SOLAS 1974, Regel II-1/3-10);
- 3 Manövrierheft und darin aufzunehmende Angaben (SOLAS 1974, Regel II-1/28);
- 4 Stabilitätsunterlagen (SOLAS 1974 Regel II-1/5 und II-1/5-1 sowie LL 1966/LL PROT 1988, Regel 10);
- 5 Angaben zu Unterteilung und Leckstabilität (MARPOL Anlage I, Regel 28);
- 6 Lecksicherheitspläne und Lecksicherheitshandbücher (SOLAS 1974, Regel II-1/19 und MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1245 in seiner zuletzt geänderten Fassung);
- 7 Handbuch über den Zugang zu den schiffbaulichen Verbänden (SOLAS 1974, Regel II-1/3-6);

- 8 Sammlung der Berichte über verschärfte Besichtigungen (im Fall von Massengutschiffen oder Öltankschiffen) (SOLAS 1974, Regel XI-1/2 und ESP-Code 2011, Absätze 6.2 und 6.3 der Anlage A, Teil A und Teil B sowie Anlage B, Teil A und Teil B);
- 9 Ladungssicherungshandbuch (SOLAS 1974, Regel VI/5.6 und VII/5 sowie MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1353/Rev.1);
- 10 Unterlagen für Massengutschiffe (SOLAS 1974, Regel VI/7.2 und XII/8 sowie BLU-Code);
- 11 Lade-/Löschplan bei Massengutschiffen (SOLAS 1974, Regel VI/7.3);
- 12 Angaben zur Ladung (SOLAS 1974, Regeln VI/2 und XII/10 sowie MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.663);
- 13 Brandschutzplan/Brandschutzhandbuch (SOLAS 1974, Regeln II-2/15.2.4 und II-2/15.3.2);
- 14 Brandsicherheits-Betriebshandbuch (SOLAS 1974, Regel II-2/16.2);
- 15 Ausbildungshandbuch für Brandsicherheitsmaßnahmen (SOLAS 1974, Regel II-2/15.2.3);
- 16 Ausbildungshandbuch (SOLAS 1974, Regel III/35);
- 17 Übungen an Bord, Aufzeichnungen über die Übungen und die Inspektionen (SOLAS 1974, Regeln II-2/15.2.2.5, III/19.3, III/19.5, III/20.6 und III/20.7);
- 18 Schiffspezifische Pläne und Verfahrensvorschriften für die Bergung von Personen aus dem Wasser (SOLAS 1974, Regel III/17-1, Entschließung MSC.346(91) und MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1447);
- 19 Entscheidungshilfesystem für Kapitäne (Fahrgastschiffe) (SOLAS 1974, Regel III/29);
- 20 Internationales Signalbuch sowie ein Exemplar von Band III des IAMSAR-Handbuchs (SOLAS 1974, Regel V/21);
- 21 Aufzeichnungen über Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schiffsführung (SOLAS 1974, Regeln V/26 und V/28.1);
- 22 Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und damit zusammenhängende Aufzeichnungen (SOLAS 1974, Regel XI-2/9 und ISPS-Code, Teil A/9 und 10);
- 23 Internationales Motorenzeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung (Technische NO_x-Vorschrift 2008, Absatz 2.1.1.1);
- 24 Technische EEDI-Akte (MARPOL Anlage VI, Regel 20);
- 25 Technische NO_x-Akten (Technische NO_x-Vorschrift 2008, Absatz 2.3.4);
- 26 Protokollbuch der Motorparameter (Technische NO_x-Vorschrift, Absatz 2.3.7);
- 27 Baumusterzulassung der Verbrennungsanlage (MARPOL Anlage VI, Regel 16.6);
- 28 Betriebshandbuch des Herstellers von Verbrennungsanlagen (MARPOL Anlage VI, Regel 16.7);
- 29 Verfahrensbeschreibung über die Brennstoffumstellung (MARPOL Anlage VI, Regel 14.6);

A.1138(31)

- 30 Bunkerlieferbescheinigung und typische Probe (MARPOL Anlage VI, Regeln 18.6 und 18.8.1);
- 31 Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen (SOPEP) (MARPOL Anlage I, Regel 37.1 und EntschlieÙung MEPC.54(32) in der durch EntschlieÙung MEPC.86(44) geänderten Fassung);
- 32 Bordeigener Notfallplan für Meeresverschmutzungen durch schädliche flüssige Stoffe (MARPOL Anlage II, Regel 17);
- 33 Plan für das Energieeffizienz-Management des Schiffes (MARPOL Anlage VI, Regel 22, MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.795);
- 34 Plan für Umpumpvorgänge und Aufzeichnungen über Umpumpvorgänge (MARPOL Anlage I, Regel 41);
- 35 Handbuch für Verfahren und Vorkehrungen (Chemikaliertankschiffe) (MARPOL Anlage II, Regel 14.1; EntschlieÙung MEPC.18(22) in der durch EntschlieÙung MEPC.62(35) geänderten Fassung);
- 36 Plan für den Umgang mit VOCs (MARPOL Anlage VI, Regel 15.6);
- 37 Ballastwasser-Behandlungsplan (BWM 2004, Regel B-1 und EntschlieÙung MEPC.127(53) in der zuletzt geänderten Fassung);
- 38 LRIT-Konformitätsprüfbericht (SOLAS 1974, Regel V/19-1.6 und MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1307);
- 39 Ausfertigung des von der Prüfeinrichtung ausgestellten Prüfzeugnisses mit dem Datum der erfolgreichen Prüfung und den der Prüfung zugrunde liegenden Leistungsanforderungen an den Schiffsdatenschreiber (VDR) (SOLAS 1974, Regel V/18.8);
- 40 AIS-Funktionsprüfbericht (SOLAS 1974, Regel V/18.9 und MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1252);
- 41 Lärmschutzbericht (SOLAS 1974, Regel II-1/3-12);
- 42 Betriebshandbuch für die Bedienung des Überwachungs- und Kontrollsystems für das Einleiten von Öl (ODMC) (MARPOL Anlage I, Regel 31; EntschlieÙung A.496(XII), EntschlieÙung A.586(14) in der durch EntschlieÙung MEPC.24(22) geänderten Fassung; und EntschlieÙung MEPC.108(49) in der durch EntschlieÙung MEPC.240(65) geänderten Fassung);
- 43 Betriebs- und Ausrüstungshandbuch für das Tankwaschen mit Rohöl (MARPOL Anlage I, Regel 35 und EntschlieÙung MEPC.81(43));
- 44 Sicherheitsdatenblätter (MSDS) (SOLAS 1974, Regel VI/5-1 und MSC.286(86));
- 45 Spezifikation der Bewuchsschutzsysteme (AFS 2001, Anlage 4, Regel 2);
- 46 Leistungsnorm für Schutzanstriche (SOLAS 1974, Regel II-1/3-2);
- 47 Instandhaltungspläne (SOLAS 1974, Regeln II-2/14.2.2, II-2/14.3 und II-2/14.4).

Bezugsdokumente:

- 1 Auszug aus dem Schiffsregister oder ein anderer Staatszugehörigkeitsnachweis (UNCLOS, Artikel 91); wie dem MSC 76 (MSC.76/23, Absatz 16.2) berichtet, ist das geographisch große Seegebiet Südamerika und Karibik in drei Regionen unterteilt worden: Südamerika (Atlantik), Südamerika (Pazifik) und Karibik. Diese Änderung ist in allen einschlägigen Berichten berücksichtigt, die ab dem 1. Januar 2003 herausgegeben wurden.
- 2 Zeugnisse über die Festigkeit des Schiffskörpers und über die Maschinenanlagen des Schiffes, die von der betreffenden Klassifikationsgesellschaft ausgestellt worden sind (nur dann erforderlich, wenn das Schiff von einer Klassifikationsgesellschaft klassifiziert wird);
- 3 Verzeichnis der Hebezeuge und Lastaufnahmemittel (IAO-Übereinkommen Nr. 32, Artikel 9.2(4) und IAO-Übereinkommen Nr. 152, Artikel 25);
- 4 Bescheinigungen über Lade- und Löschvorrichtungen (IAO-Übereinkommen Nr. 134, Artikel 4.3(e) und IAO-Übereinkommen Nr. 32, Artikel 9(4));
- 5 Ärztliche Bescheinigungen (IAO-Übereinkommen Nr. 73 oder MLC 2006, Norm A1.2);
- 6 Aufzeichnungen über die Arbeits- oder Ruhezeiten der Seeleute (IAO-Übereinkommen Nr. 180, Teil II, Artikel 8.1 oder MLC 2006, Norm A2.3.12);
- 7 Seearbeitszeugnis (MLC 2006, Regel 5.1.3);
- 8 Seearbeits-Konformitätserklärung (Teile I und II) (MLC 2006, Regel 5.1.3);
- 9 Beschäftigungsverträge für Seeleute (MLC 2006, Norm A2.1);
- 10 Bescheinigung über eine Versicherung oder finanzielle Sicherheit für die Heimschaffung von Seeleuten (MLC 2006, Regel 2.5);
- 11 Bescheinigung über eine Versicherung oder finanzielle Sicherheit für die Verpflichtungen der Reeder (MLC 2006, Regel 4.2).

Anhang 13

**Überprüfungsbericht nach Maßgabe der
Verfahren für die Hafenstaatkontrolle***

Formblatt A

(Bericht erstattende Behörde)
(Anschrift)
(Telefon)
(Telefax)
(E-Mail)

Durchschrift an: Kapitän
Hauptverwaltung
Hafenstaat-Besichtiger

Bei Festhalten des Schiffes, Durchschrift an:
Flaggenstaat
IMO
anerkannte Stelle (gegebenenfalls)

- 1 Name der Bericht erstattenden Behörde
- 3 Flagge des Schiffes
- 5 Rufzeichen.....
- 7 Bruttoreaumzahl
- 9 Baujahr
- 11 Ort der Überprüfung
- 13 Datum der Aufhebung der Festhalteanordnung **

- 2 Name des Schiffes
- 4 Schiffstyp.....
- 6 IMO-Nummer
- 8 Tragfähigkeit (gegebenenfalls).....
- 10 Datum der Überprüfung
- 12 Klassifikationsgesellschaft

14 Informationen zum ISM-Unternehmen (nähere Angaben oder IMO-Nummer des Unternehmens)**

15 Einschlägige Zeugnisse**

	a) Bezeichnung	b) Ausstellende Behörde	c) Ausstellungs- und Ablaufdatum
--	----------------	-------------------------	----------------------------------

1	.....	.....	.....
2	.....	.....	.....
3	.....	.....	.....
4	.....	.....	.....
5	.....	.....	.....
6	.....	.....	.....
7	.....	.....	.....

Anhang 14

Bericht über nicht vollständig oder nur vorläufig behobene Mängel

Nach Absatz 3.7.3 der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle (EntschlieÙung A.1138(31))

(Abschrift an die Seeschiffahrtsbehörde des nächsten Anlaufhafens, an die Flaggenstaatverwaltung oder an eine andere Bescheinigungsbehörde, soweit jeweils zutreffend)

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1 Von (Land/Region) | 2 Hafen |
| 3 Nach (Land/Region) | 4 Hafen |
| 5 Name des Schiffes | 6 Tag des Auslaufens |
| 7 Voraussichtlicher Ankunftsort und voraussichtliche Ankunftszeit ..... | ..... |
| 8 IMO-Nummer | 9 Flagge des Schiffes |
| 10 Schiffstyp..... | 11 Rufzeichen..... |
| | 13 Baujahr |

14 Ausstellende Behörde des (der) einschlägigen Zeugnisse(s)

15 Art der zu behehenden Mängel	16 Vorgeschlagene Maßnahmen (einschließlichs Maßnahmen im nächsten Anlaufhafen)
--	--

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

17 Ergriffene Maßnahmen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Bericht erstattende Behörde	Verwaltungsstelle
Name	Telefax/E-Mail

(ordnungsgemäß ermächtigtger Hafenstaat-Besichtiger der Bericht erstattenden Behörde)

Unterschrift	Datum
--------------------	-------------

Bericht über die ergriffenen Maßnahmen an die benachrichtigende Behörde
Nach Absatz 3.7.3 der Verfahren für die Hafenstaatkontrolle (EntschlieÙung A.1138(31))
(per Telefax/E-Mail und/oder Post)

1 An: (Name)
(Funktion)
(Behörde)
Telefon Telefax/E-Mail
Datum

2 Von: (Name)
(Funktion)
(Behörde)
Telefon Telefax/E-Mail

3 Name des Schiffes

4 Rufzeichen **5** IMO-Nummer

6 Überprüfungshafen

7 Datum der Überprüfung

8 Ergriffene Maßnahmen

a) Mängel	b) Ergriffene Maßnahme
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

9 Nächster Hafen (Datum)

10 Unterstützende Unterlagen Nein Ja (siehe Anlage)

Unterschrift

Anhang 16

**Muster für den Bericht über Verstöße gegen MARPOL (Artikel 6)
Verfahren für die Hafenstaatkontrolle**

(EntschlieÙung A.1138(31))

(Ausstellende Behörde)
(Anschrift)
(Telefon)
(Telefax)
(E-Mail)

Abschrift an: Kapitän

- | | | | |
|-----------|----------------------------------|-----------|-----------------------------------|
| 1 | Meldender Staat | | |
| 2 | Name des Schiffes | | |
| 3 | Flagge des Schiffes | | |
| 4 | Schiffstyp | | |
| 5 | Rufzeichen | 6 | IMO-Nummer |
| 7 | Bruttoreaumzahl | 8 | Tragfähigkeit |
| | | | (sofern zutreffend) |
| 9 | Baujahr | 10 | Klassifikationsgesellschaft |
| 11 | Zeitpunkt des Vorfalles | 12 | Ort des Vorfalles |
| 13 | Zeitpunkt der Untersuchung | | |

14 Bei Verstößen gegen die Einleitvorschriften kann zusätzlich zu einem Mängelbericht des Hafenstaates ein weiterer Bericht erstellt werden. Dieser Bericht ist nach Maßgabe der Teile 2 und 3 des Anhangs 3 und/oder gegebenenfalls der Teile 2 und 3 des Anhangs 4 zu erstellen und durch folgende Unterlagen zu ergänzen:

- .1 Aussage des Beobachters der Verschmutzung;
- .2 sachdienliche Angaben gemäß Abschnitt 1 von Teil 3 der Anhänge 3 und 4 der Verfahren; die Aussage soll die Überlegungen umfassen, die den Beobachter zu der Schlussfolgerung veranlasst haben, dass die Verschmutzung tatsächlich aus keinen anderen Verschmutzungsquellen stammt;
- .3 Aussagen bezüglich des Verfahrens der Probennahme an der Verschmutzungsstelle und an Bord; hierbei sollen unter anderem angegeben werden: Ort und Zeitpunkt der Probennahme, Identität der Person(en), welche die Proben genommen hat (haben) und Empfangsbestätigungen der Personen, welche die Proben aufbewahren und entgegennehmen;
- .4 Berichte über die Analysen der an der Verschmutzungsstelle und an Bord genommenen Proben; diese Berichte sollen Folgendes enthalten: die Ergebnisse der Analysen, eine Beschreibung der angewandten Methode, Verweise auf die, oder Abschriften der, wissenschaftlichen Unterlagen, welche die Genauigkeit und Zuverlässigkeit der

angewandten Methode bestätigen, sowie die Namen und Angaben zur Erfahrung der Personen, welche die Analysen durchgeführt haben;

- .5 Aussage des an Bord tätig gewesenen Hafensstaat-Besichtigers, samt Angabe seiner Dienststellung und Dienststelle;
- .6 Aussagen von befragten Personen;
- .7 Zeugenaussagen;
- .8 Fotografien der Verschmutzungsstelle;
- .9 Abschriften oder Ausdrücke der in Betracht kommenden Seiten aus Öl-/Ladungstagebüchern, Schiffstagebüchern, Aufzeichnungen über Einleitvorgänge usw.

Name und Amtsbezeichnung (ordnungsgemäß bevollmächtigter Bediensteter für die Untersuchung von Verstößen)

.....
.....
.....
.....

Unterschrift

Leitlinien von 2019 für die Hafenstaatkontrolle nach Kapitel 3 der Anlage VI von MARPOL (EntschlieÙung MEPC.321(74))

Kapitel 1 Allgemeines

1.1 Dieses Dokument soll als grundlegende Orientierungshilfe für die Durchführung von Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nach der Anlage VI von MARPOL (im Folgenden als „Anlage“ bezeichnet) dienen und Kohärenz bei der Durchführung dieser Überprüfungen, der Erkennung von Mängeln und der Anwendung der Kontrollverfahren gewährleisten.

1.2 Kapitel 1 (Allgemeines), 3 (Verstöße und Festhalten), 4 (Meldevorschriften) und 5 (Nachprüfungsverfahren) der von der Organisation angenommenen Verfahren für die Hafenstaatkontrolle in ihrer zuletzt geänderten Fassung finden auf diese Leitlinien ebenso Anwendung.

Kapitel 2 Überprüfung von Schiffen, die ein IAPP-Zeugnis mitführen müssen

2.1 Erstmalige Überprüfungen

2.1.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll ermitteln, wann das Schiff gebaut wurde und wann Ausrüstung an Bord eingebaut wurde, die dieser Anlage unterliegt, um festzustellen, welche Regeln der Anlage anwendbar sind.

2.1.2 Nach dem Anbordgehen und der Vorstellung beim Kapitän oder beim verantwortlichen Schiffsoffizier soll der Hafenstaat-Besichtiger die folgenden Unterlagen überprüfen, soweit diese jeweils einschlägig sind:

- .1 das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (IAPP-Zeugnis) (Regel VI/6), einschließlich seines Nachtrags;
- .2 das Internationale Motorenzeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung (EIAPP-Zeugnis) (Absatz 2.2 der Technischen NOX-Vorschrift), einschließlich seines Nachtrags, für jeden einschlägigen Schiffsdieselmotor;
- .3 die Technische NOX-Akte (Absatz 2.3.4 der Technischen NOX-Vorschrift) für jeden einschlägigen Schiffsdieselmotor;
- .4 In Abhängigkeit des zur Erbringung des Nachweises der Einhaltung der Grenzwerte für NOX-Emissionen verwendeten Verfahrens für jeden einschlägigen Schiffsdieselmotor:
 - .1 das Protokollbuch der Motorparameter für jeden Schiffsdieselmotor (Absatz 6.2.2.7 der Technischen NOX-Vorschrift), das im Wege des Motorparameter-Kontrollverfahrens für Schiffsdieselmotoren zeigt, dass Regel VI/13 eingehalten wird; oder
 - .2 Unterlagen über das vereinfachte Messverfahren; oder
 - .3 Unterlagen über das Verfahren der unmittelbaren Messung und Überwachung;
- .5 bei einem Schiff, auf das, für ein bestimmtes NO_x-Stufe-III-Emissions-Überwachungsgebiet, Regel VI/13.5.1 Anwendung findet und auf dem ein oder mehrere sowohl für Stufe II als auch für Stufe III zugelassene Schiffsdieselmotoren eingebaut

- sind oder ein oder mehrere nur für Stufe II zugelassene Schiffsdieselmotoren⁸, das vorgeschriebene Bordbuch und die Aufzeichnungen über die Stufe und den Ein/Aus-Status dieser Schiffsdieselmotoren für die Zeit, während der sich das Schiff innerhalb eines einschlägigen NO_x-Stufe-III-Emissions-Überwachungsgebiets befindet;
- .6 das Lastenheft für ein zugelassenes Verfahren (Regel VI/13.7);
 - .7 die Verfahrensbeschreibung über die Brennstoffumstellung (in einer oder mehreren Arbeitssprachen, die von der Besatzung verstanden werden), falls unterschiedliche ölhaltige Brennstoffe verwendet werden, um den Vorgaben zu entsprechen (Regel VI/14.6);
 - .8 die genehmigten Unterlagen über die nach Regel VI/3 gewährten Ausnahmen und/oder Befreiungen;
 - .9 die genehmigten Unterlagen (Bescheinigung über die Einhaltung der Vorgaben für SO_x-Emissionen (SECC), soweit ausgestellt, Technisches Handbuch (THS), Handbuch für bordseitige Überwachung (HBÜ), Plan für die Einhaltung der Vorgaben für SO_x-Emissionen (SECP)) betreffend ein eingebautes Abgasreinigungssystem (ARS) oder etwaige gleichwertige Vorrichtungen zur Verringerung der SO_x-Emissionen (Regel VI/4);
 - .10 ARS-Überwachungsaufzeichnungen; hierbei Prüfung, ob diese aufbewahrt wurden und die Einhaltung der Vorschriften erkennen lassen. Zusätzlich Prüfung, ob das ARS-Tagebuch, einschließlich der Daten zur eingeleiteten Nitratmenge und der Leistungsaufzeichnungen⁹, oder das Tagebuch zu einer zugelassenen Alternative, ordnungsgemäß geführt worden ist;
 - .11 die Bunkerlieferbescheinigung und typische Proben oder Auszeichnungen zu diesen (Regel VI/18);
 - .12 die Abschrift der Baumusterzulassung einschlägiger bordseitiger Verbrennungsanlagen (Entschießung MEPC.76(40) oder MEPC.244(66));
 - .13 das Tagebuch über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (Regel VI/12.6);
 - .14 den Plan für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) (Regel VI/15.6);
 - .15 jede von dem Kapitän oder dem für das Bunkern verantwortlichen Offizier an die Flaggenstaatverwaltung des Schiffes übermittelte Nachricht zusammen mit jeder verfügbaren Dokumentation mit Bedeutung für unvorschriftsmäßige Bunkerlieferungen, Regel VI/18.2;
 - .16 für den Fall, dass das Schiff nicht in der Lage war, vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff zu erlangen, die im Anhang dargestellte Benachrichtigung an die Flag-

⁸ einheitliche Auslegung der Regel 13.5.3 nach MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.795/Rev.4

⁹ Bei der Beurteilung der Emissionsrate und der Aufzeichnungen über eingeleitetes Wasser soll der Hafenstaat-Besichtiger beachten, dass Faktoren wie ein transients Motorenbetrieb oder durch Analysegeräte verursachte Leistungsabgaben zu vereinzelt „Spitzen“ bei der aufgezeichneten Ausgabe führen können, die aber - während diese Messungen an sich oberhalb der vorgeschriebenen Emissionsgeschwindigkeit oder der Grenzwerte für eingeleitetes Wasser liegen können - nicht bedeuten, dass das ARS insgesamt nicht vorschriftsgemäß betrieben und gesteuert wurde und sollen daher nicht als Beweis dafür angesehen werden, dass die Vorschriften nicht eingehalten wurden.

genstaatverwaltung des Schiffes und die zuständige Behörde des jeweiligen Bestimmungshafens.

Die in den Unterabsätzen .1, .5, .10 und .13 in Bezug genommenen Tagebücher können in elektronischer Form vorgelegt werden. Eine Erklärung der Verwaltung soll zur Inaugenscheinnahme vorgezeigt werden, damit das elektronische Tagebuch angenommen werden kann. Kann keine Erklärung beigebracht werden, muss ein Tagebuch in Papierform zur Prüfung vorgelegt werden.

2.1.3 Als Vorabprüfung soll die Gültigkeit des IAPP-Zeugnisses bestätigt werden, indem überprüft wird, ob das Zeugnis ordnungsgemäß ausgefüllt und unterzeichnet ist und ob die erforderlichen Besichtigungen durchgeführt wurden.

2.1.4 Durch die Untersuchung des Nachtrags zum IAPP-Zeugnis ist es dem Hafenstaat-Besichtiger möglich, zu bestimmen, wie das Schiff für die Verhütung der Luftverunreinigung ausgerüstet ist.

2.1.5 In Fällen, in denen die nach Regel VI/18 vorgeschriebene Bunkerlieferbescheinigung oder typische Probe, die dem Schiff vorgelegt wird, nicht den einschlägigen Vorschriften entspricht (die Bunkerlieferbescheinigung ist in Anhang V der Anlage VI von MARPOL dargestellt), kann der Kapitän oder der für das Bunkern verantwortliche Offizier dies mittels einer Benachrichtigung an die Flaggenstaatverwaltung unter Übermittlung von Abschriften an die Hafenbehörde, in deren Hoheitsbereich das Schiff nicht die vorgeschriebenen Unterlagen zu dem Bunkern und zu dem Bunkerlieferanten erhalten hat, dokumentieren.

2.1.6 Zeigt die Bunkerlieferbescheinigung vorschriftsmäßigen Brennstoff, liegen dem Kapitän aber unabhängige Testergebnisse zu der Probe des ölhaltigen Brennstoffs, die während des Bunkerns vom Schiff genommen wurde, vor, die zeigen, dass der Brennstoff unvorschriftsmäßig ist, kann der Kapitän dies ebenso mittels einer Benachrichtigung an die Flaggenstaatverwaltung des Schiffes unter Übermittlung von Abschriften an die zuständige Behörde des Bestimmungshafens, die Verwaltung, in deren Hoheitsbereich der Bunkerlieferant seinen Sitz hat, und an den Bunkerlieferanten dokumentieren.

2.1.7 In allen Fällen kann eine Abschrift zusammen mit etwaig vorliegenden geschäftlichen Unterlagen zur späteren Prüfung im Zuge der Hafenstaatkontrolle an Bord des Schiffes behalten werden.

2.2 Erstmalige Überprüfung von Schiffen, die mit einem gleichwertigen Ersatz zur Einhaltung der SO_x-Grenzwerte ausgerüstet sind.

2.2.1 Auf Schiffen, die mit einem gleichwertigen Ersatz zur Einhaltung der Vorgaben ausgerüstet sind, prüft der Hafenstaat-Besichtiger,

- .1 ob Beweise dafür vorliegen, dass das Schiff eine geeignete Genehmigung für einen etwaig eingebauten gleichwertigen Ersatz erhalten hat (genehmigt, in Erprobung oder Inbetriebnahme);
- .2 ob Beweise dafür vorliegen, dass das Schiff für die an Bord befindlichen Verbrennungseinheiten für ölhaltigen Brennstoff einen gleichwertigen Ersatz gemäß der Angabe auf dem Nachtrag zum IAPP-Zeugnis verwendet oder dass vorschriftsmäßiger ölhaltiger Brennstoff für nicht entsprechend erfasste Ausrüstung verwendet wird;
- .3 an Bord befindliche Bunkerlieferbescheinigungen¹⁰, nach denen der ölhaltige Brennstoff zur Verwendung in Verbindung mit einem gleichwertigen Ersatz zur Einhaltung

¹⁰ EntschlieÙung MEPC.305(73) über das Verbot des Mitführens unvorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoffs zur Verbrennung für den Antrieb oder für sonstige betriebliche Zwecke an Bord eines Schiffes findet keine Anwendung auf ölhaltigen Brennstoff, der als Ladung befördert wird, oder für Schiffe, die mit gleichwertigem Ersatz zur Einhaltung der Vorgaben ausgerüstet sind.

der SO_x-Grenzwerte gedacht ist oder das Schiff unter eine einschlägige Ausnahmeregelung zur Durchführung von Erprobungen zwecks Verringerung des SO_x-Ausstoßes sowie zur Erforschung von Steuertechnologie fällt.

- 2.2.2 Entspricht ein ARS - außer in Übergangszeiträumen und bei vereinzelt „Spitzen“ in der aufgezeichneten Abgabe - nicht den einschlägigen Vorschriften, so kann der Kapitän oder der verantwortliche Offizier dies mittels einer Benachrichtigung an die Flaggenstaatverwaltung des Schiffes unter Übermittlung von Abschriften an die zuständige Behörde des Bestimmungshafens dokumentieren und die ergriffenen Abhilfemaßnahmen zur Beseitigung des Problems in Übereinstimmung mit den Leitlinien im Technischen Handbuch für ARS mitteilen. Kommt es zu einer Funktionsstörung der Instrumente zur Überwachung der Luftemissionen oder zur Überwachung des Einleitens in das Meer, kann das Schiff über alternative Unterlagen zum Nachweis der Einhaltung der Vorgaben verfügen.¹¹

2.3 Erstmalige Überprüfung innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets

2.3.1 Wird ein Schiff in einem Hafen überprüft, der innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets liegt, für das eine Überwachung der SO_x-Emissionen vorgesehen ist, soll der Hafenstaat-Besichtiger prüfen,

- .1 ob Beweise in Form von Bunkerlieferbescheinigungen und geeigneten bordseitigen Aufzeichnungen, einschließlich Aufzeichnungen zu Bunkervorgängen nach dem Öltagebuch Teil I (Regel VI/18.5 und VI/14.4), dafür vorliegen, dass der an Bord gelieferte und dort verwendete ölhaltige Brennstoff einen Schwefelgehalt von nicht mehr als 0,10 % m/m hat;
- .2 ob, bei Schiffen, die zur Einhaltung der Regel VI/14 gesonderte ölhaltige Brennstoffe verwenden, Beweise für das Vorhandensein einer Verfahrensbeschreibung (in einer oder mehreren Arbeitssprachen, die von der Besatzung verstanden werden) für sowie von Aufzeichnungen über die Umstellung auf einen ölhaltigen Brennstoff mit einem Schwefelgehalt von nicht mehr als 0,10 % m/m vor dem Einlaufen in das Emissions-Überwachungsgebiet vorliegen, die besagen, dass während der Fahrt im gesamten Emissions-Überwachungsgebiet vorschriftsmäßiger Brennstoff nach Regel VI/14.6 verwendet wurde.

2.3.2 Wird ein Schiff, auf das für ein bestimmtes NO_x-Stufe-III-Emissions-Überwachungsgebiet Regel VI/13.5.1 Anwendung findet, in einem Hafen in diesem Gebiet überprüft, soll der Hafenstaat-Besichtiger Folgendes prüfen:

- .1 die Aufzeichnungen zu der Stufe und dem Ein/Aus-Status sowie etwaige Änderungen dieses Status während des Aufenthalts in diesem NO_x-Stufe-III-Emissions-Überwachungsgebiet, die nach Regel VI/13.5.3 betreffend einen eingebauten Schiffsdieselmotor, der sowohl für Stufe II als auch für Stufe III oder nur für Stufe II zugelassen ist¹², in das Bordbuch einzutragen sind;
- .2 den Status des eingebauten sowohl für Stufe II als auch für Stufe III zugelassenen Schiffsdieselmotors, der zeigt, dass sich der Motor beim Einlaufen in das NO_x-Stufe-

¹¹ MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.883 über Leitlinien betreffend die Anzeichen für eine fortgesetzte Einhaltung der Vorgaben im Falle einer Fehlfunktion eines einzelnen Überwachungsinstrumentes und Handlungsempfehlungen für den Fall, dass das Abgasreinigungssystem (ARS) die Vorschriften der Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2015 (Entschließung MEPC.259(68)) nicht erfüllt: Schiffe sollen dokumentiert haben, dass sie die zuständigen Behörden nach Absatz 2.2.2 über den nicht vorschriftsmäßigen Zustand unterrichtet haben.

¹² einheitliche Auslegung der Regel 13.5.3 nach MEPC-Rundschreiben MEPC.1/Circ.795/Rev.4

III-Emissions-Überwachungsgebiet in seinem Stufe-III-Betriebsmodus befand und dass dieser Status während des Betriebs dieses Schiffsdieselmotors in diesem Gebiet ohne Unterbrechung beibehalten wurde;

- .3 die Aufzeichnungen im Zusammenhang mit den an eine Befreiung nach Regel VI/13.5.4 geknüpften Bedingungen; hierbei soll überprüft werden, ob diese wie von der Befreiung vorgeschrieben, eingetragen wurden und ob die Bedingungen und Zeiträume der Befreiung vorschriftsgemäß eingehalten wurden.

2.4 Erstmalige Überprüfung außerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets oder erster Hafen nach Durchquerung eines Emissions-Überwachungsgebiets

2.4.1 Wird ein Schiff in einem Hafen außerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets überprüft, prüft der Hafenstaat-Besichtiger die gleichen Unterlagen und Beweise, die er bei Überprüfungen in Häfen innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets prüfen würde. Der Hafenstaat-Besichtiger soll insbesondere prüfen,

- .1 ob Beweise in Form von Bunkerlieferbescheinigungen und geeigneten bordseitigen Aufzeichnungen, einschließlich Aufzeichnungen zu Bunkervorgängen nach dem Öltagebuch Teil I (Regel VI/18.5 und VI/14.4), dafür vorliegen, dass der Schwefelgehalt den Vorgaben der Regel VI/14.1¹³ entspricht;
- .2 ob Beweise für das Vorhandensein einer Verfahrensbeschreibung (in einer oder mehreren Arbeitssprachen, die von der Besatzung verstanden werden) für sowie Aufzeichnungen über die Umstellung auf einen ölhaltigen Brennstoff mit einem Schwefelgehalt von nicht mehr als 0,10 % m/m vor dem Einlaufen in das Emissions-Überwachungsgebiet vorliegen, die besagen, dass während der Fahrt im gesamten Emissions-Überwachungsgebiet vorschriftsmäßiger Brennstoff verwendet wurde.

2.4.2 Wird ein Schiff, auf das für ein bestimmtes NO_x-Stufe-III-Emissions-Überwachungsgebiet Regel VI/13.5.1 Anwendung findet, in einem Hafen außerhalb dieses Gebiets überprüft, soll der Hafenstaat-Besichtiger die nach 2.3.2.1 und 2.3.2.2 oder 2.3.2.3 erforderlichen Aufzeichnungen prüfen, um sicherzustellen, dass die einschlägigen Vorschriften während des gesamten Zeitraums, in dem das Schiff in diesem Gebiet im Einsatz war, eingehalten wurden.

2.5 Ergebnis der erstmaligen Überprüfung

2.5.1 Sind die Zeugnisse und Unterlagen gültig und geeignet und kommt der Hafenstaat-Besichtiger nach der Überprüfung des Schiffes, um festzustellen, ob der allgemeine Zustand des Schiffes den allgemein akzeptierten internationalen Regeln und Normen entspricht, zu dem Schluss, dass seine allgemeinen Eindrücke und Beobachtungen an Bord einen guten Unterhaltungszustand bestätigen, soll die Überprüfung als mit zufriedenstellendem Ergebnis abgeschlossen angesehen werden.

2.5.2 Ergeben jedoch die allgemeinen Eindrücke oder Beobachtungen des Hafenstaat-Besichtigers an Bord triftige Gründe (siehe Absatz 2.5.3) für die Annahme, dass der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung den Angaben in den Zeugnissen oder Unterlagen im Wesentlichen nicht entspricht, so soll der Hafenstaat-Besichtiger eine gründlichere Überprüfung vornehmen.

¹³ EntschlieÙung MEPC.305(73) über das Verbot des Mitführens unvorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoffs zur Verbrennung für den Antrieb oder für sonstige betriebliche Zwecke an Bord eines Schiffes findet keine Anwendung auf ölhaltigen Brennstoff, der als Ladung befördert wird, oder für Schiffe, die mit gleichwertigem Ersatz zur Einhaltung der Vorgaben ausgerüstet sind.

- 2.5.3 Zu den „triftigen Gründen“ für die Durchführung einer gründlicheren Überprüfung zählen:
- .1 es liegen Beweise dafür vor, dass durch die Anlage vorgeschriebene Zeugnisse fehlen oder eindeutig ungültig sind;
 - .2 es liegen Beweise dafür vor, dass durch die Anlage vorgeschriebene Unterlagen fehlen oder eindeutig ungültig sind;
 - .3 das Fehlen oder die Funktionsstörung von Ausrüstung oder Vorkehrungen, die in den Zeugnissen oder Unterlagen angegeben sind;
 - .4 das Vorhandensein von Ausrüstung oder Vorkehrungen, die in den Zeugnissen oder Unterlagen nicht angegeben sind;
 - .5 aus den allgemeinen Eindrücken des Hafenstaat-Besichtigers und seinen Beobachtungen ergibt sich ein konkreter Hinweis darauf, dass bei der Ausrüstung oder den Vorkehrungen, die in den Zeugnissen und Unterlagen angegeben sind, schwerwiegende Mängel bestehen;
 - .6 es liegen Informationen darüber oder Beweise dafür vor, dass der Kapitän oder die Besatzung mit wesentlichen Abläufen an Bord, welche die Verhütung der Luftverunreinigung betreffen, nicht vertraut ist oder dass diese nicht durchgeführt worden sind;
 - .7 es liegen Beweise dafür vor, dass Unstimmigkeiten zwischen den Angaben in der Bunkerlieferbescheinigung und Absatz 2.3 des Nachtrags zum IAPP-Zeugnis bestehen;
 - .8 es liegen Beweise dafür vor, dass ein gleichwertiger Ersatz nicht wie vorgeschrieben verwendet wurde;
 - .9 es liegen Beweise, die sich beispielsweise aus Brennstoffrechnern ergeben, dafür vor, dass die Menge des gebunkerten vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoffs nicht mit dem Reiseplan des Schiffes im Einklang steht;
 - .10 es geht ein Bericht oder eine Beschwerde ein, der beziehungsweise die Informationen darüber enthält, dass das Schiff nicht den Vorschriften zu entsprechen scheint, einschließlich Fernerkundungsdaten zu SO_x -Emissionen oder Daten von tragbaren Messgeräten zur Bestimmung des Schwefelgehalts von ölhaltigem Brennstoff, die darauf hindeuten, dass das Schiff während des Betriebs/der Fahrt nicht vorschriftsmäßigen Brennstoff zu verwenden scheint;
 - .11 es liegen Beweise dafür vor, dass die Aufzeichnungen zur Stufe und/oder dem Ein/Aus-Status der einschlägigen eingebauten Schiffsdieselmotoren nicht korrekt beziehungsweise nicht vorschriftsmäßig geführt wurden;
 - .12 es geht ein Bericht oder eine Beschwerde ein, der beziehungsweise die Informationen darüber enthält, dass einer oder mehrere der eingebauten Schiffsdieselmotoren nicht entsprechend den Vorschriften der jeweiligen Technischen NO_x -Akte oder den Anforderungen für ein bestimmtes NO_x -Stufe-III-Emissions-Überwachungsgebiet betrieben wurden;
 - .13 es geht ein Bericht oder eine Beschwerde ein, der beziehungsweise die Informationen darüber enthält, dass die an eine nach Regel VI/13.5.4 gewährte Befreiung geknüpften Bedingungen nicht eingehalten wurden.

2.6 Gründlichere Überprüfungen

2.6.1 Der Hafenstaat-Besichtiger soll prüfen,

- .1 ob es wirksam umgesetzte Instandhaltungsverfahren für Ausrüstung gibt, die Stoffe enthält, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen;
- .2 dass keine absichtliche Emission von Stoffen erfolgt, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen.

2.6.2 Um zu prüfen, ob jeder eingebaute Schiffsdieselmotor mit einer Antriebsleistung von mehr als 130 kW von der Verwaltung nach der Technischen NO_x-Vorschrift zugelassen ist und sachgemäß instand gehalten wird, soll der Hafenstaat-Besichtiger besonders auf Folgendes achten:

- .1 Untersuchung solcher Schiffsdieselmotoren auf Übereinstimmung mit dem EIAPP-Zeugnis und seinem Nachtrag, der Technischen NO_x-Akte und gegebenenfalls dem Protokollbuch der Motorparameter oder dem Handbuch über die bordseitige Überwachung sowie den zugehörigen Daten;
- .2 Untersuchung der in den Technischen NO_x-Akten aufgeführten Schiffsdieselmotoren, um zu prüfen, dass keine nicht zugelassenen Veränderungen, die einen Einfluss auf die NO_x-Emissionen haben können, an den Schiffsdieselmotoren vorgenommen wurde;
- .3 ist ein Schiffsdieselmotor eingebaut, der für Stufe III zugelassen ist, soll geprüft werden, ob die gegebenenfalls erforderlichen Aufzeichnungen nach Regel VI/13.5.3 oder nach der Technischen NO_x-Akte, einschließlich derjenigen, die nach Absatz 2.3.6 der Technischen NO_x-Vorschrift vorgeschrieben sind, vorschriftsgemäß geführt wurden und ob der Schiffsdieselmotor, einschließlich eines etwaigen NO_x-Steuergeräts und der zugehörigen Nebensysteme und Ausrüstung, einschließlich, soweit eingebaut, Umgehungseinrichtungen, im Einklang mit der zugehörigen Technischen NO_x-Akte instand gehalten wird und sich in einem guten Zustand befindet;
- .4 gegebenenfalls Untersuchung, ob die an eine nach Regel VI/13.5.4 gewährte Befreiung geknüpften Bedingungen vorschriftsgemäß eingehalten wurden;
- .5 Untersuchung von Schiffsdieselmotoren nach Regel VI/13.7 mit einer Antriebsleistung von mehr als 5000 kW und einem Hubraum von 90 Litern oder mehr je Zylinder, die auf einem Schiff eingebaut sind, dass am oder nach dem 1. Januar 1990, jedoch vor dem 1. Januar 2000, gebaut ist, um zu prüfen, ob sie zugelassen sind, soweit dies erforderlich ist;
- .6 Prüfung bei vor dem 1. Januar 2000 gebauten Schiffen, ob jeder Schiffsdieselmotor, an dem nach Regel VI/13 ein größerer Umbau durchgeführt wurde, von der Verwaltung zugelassen worden ist;
- .7 ob Schiffsdieselmotoren, die ausschließlich zur Verwendung in Notfällen vorgesehen sind, immer noch zu diesem Zweck verwendet werden.

2.6.3 Der Hafenstaat-Besichtiger soll prüfen und sicherstellen, dass ölhaltiger Brennstoff den Vorschriften der Regel VI/14 entspricht, wobei Anhang VI¹⁴ der Anlage VI von MARPOL zu berücksichtigen ist.

2.6.4 Der Hafenstaat-Besichtiger soll auf die nach Regel VI/14.6 vorgeschriebenen Aufzeichnungen achten, um den Schwefelgehalt des von dem Schiff verwendeten ölhaltigen Brennstoffs in Abhängigkeit vom Fahrgebiet zu ermitteln oder festzustellen, ob anderer zugelassener gleichwertiger Ersatz wie vorgeschrieben zur Anwendung gekommen ist, den innerhalb und außerhalb des Emissions-Überwachungsgebiets verbrauchten ölhaltigen Brennstoff zu ermitteln und festzustellen, ob genügend den Vorschriften der Regel VI/14 entsprechender Brennstoff vorhanden ist, um den nächsten Anlaufhafen zu erreichen.

2.6.5 Wird ein ARS verwendet, soll der Hafenstaat-Besichtiger prüfen, ob es, einschließlich seiner Überwachungssysteme, im Einklang mit der zugehörigen zugelassenen Dokumentation nach den im HBÜ festgelegten Besichtigungsverfahren einbaut und betrieben worden ist.

2.6.6 Ist das Schiff mit einem ARS, das als gleichwertiger Ersatz zur Einhaltung der SO_x-Grenzwerte dient, ausgestattet, so soll der Hafenstaat-Besichtiger prüfen, ob das System ordnungsgemäß funktioniert, ob es in Betrieb ist, ob gegebenenfalls Systeme zur kontinuierlichen Überwachung mit manipulationssicheren Datenaufzeichnungs- und -verarbeitungsgeräten¹⁵ vorhanden sind und ob die Aufzeichnungen im Zuge eines Abgleichs mit den Grenzwerten in der zugelassenen Dokumentation den Nachweis erbringen, dass die Vorgaben im erforderlichen Umfang eingehalten wurden und ob es auf die entsprechenden Verbrennungseinheiten für Brennstoff an Bord Anwendung findet. Die Prüfung kann, ohne hierauf beschränkt zu sein, Emissionsrate, pH, PAK, Trübungswerte als Grenzwerte im THS-A oder THS-B sowie die in der Systemdokumentation aufgeführten Betriebsparameter umfassen.

2.6.7 Handelt es sich bei dem Schiff um ein Tankschiff nach der Begriffsbestimmung in Regel VI/2.21, so soll der Hafenstaat-Besichtiger unter Berücksichtigung des MSC-Rundschreibens MSC/Circ.585 prüfen, ob das von der Verwaltung zugelassene Sammel- und Rückführungssystem für gasförmige Emissionen eingebaut ist, sofern dies nach Regel VI/15 vorgeschrieben ist.

2.6.8 Handelt es sich bei dem Schiff um ein Tankschiff, das Rohöl befördert, soll der Hafenstaat-Besichtiger prüfen, ob das Schiff einen zugelassenen Plan für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen mitführt.

2.6.9 Der Hafenstaat-Besichtiger soll prüfen, dass keine verbotenen Stoffe verbrannt werden.

2.6.10 Der Hafenstaat-Besichtiger soll prüfen, dass an Bord von Schiffen kein Klärschlamm oder Ölschlamm in Kesseln oder in Schiffsantriebsanlagen verbrannt wird, während sich das Schiff innerhalb von künstlichen oder natürlichen Häfen oder in Flussmündungsgebieten befindet (Regel VI/16.4).

2.6.11 Der Hafenstaat-Besichtiger soll prüfen, dass die bordseitige Verbrennungsanlage, sofern eine solche nach Regel VI/16.6.1 vorgeschrieben ist, von der Verwaltung zugelassen ist. Bei diesen Verbrennungsanlagen soll geprüft werden, dass sie ordnungsgemäß instand gehalten werden; daher soll der Hafenstaat-Besichtiger überprüfen, ob

¹⁴ Änderungen des Anhangs VI der Anlage VI von MARPOL „Brennstoffüberprüfungsverfahren für Proben von ölhaltigem Brennstoff im Sinne der Anlage VI von MARPOL“; werden voraussichtlich im Frühling 2020 angenommen und sind in Anlage 13 des Dokuments MEPC 74/18/Add. 1 wiedergegeben.

¹⁵ Gleichwertige Emissionswerte für emissionsmindernde Verfahren sind 4,3 und 21,7 SO₂ (ppm)/CO₂ (% v/v) für Schiffskraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von 0,10 beziehungsweise 0,50 (% m/m).

- .1 die bordseitige Verbrennungsanlage dem Zulassungszeugnis der bordseitigen Verbrennungsanlage entspricht;
- .2 das Betriebshandbuch zum Betrieb der bordseitigen Verbrennungsanlage innerhalb der in Anhang IV der Anlage angegebenen Grenzwerte vorliegt;
- .3 die Temperatur an der Austrittsöffnung für den Verbrennungsabluftstrom während der gesamten Zeit überwacht wird, in der die Einheit in Betrieb ist (Regel VI/16.9).

2.6.12 Liegen triftige Gründe nach der Begriffsbestimmung in Absatz 2.5.3 vor, kann der Hafenstaat-Besichtiger die Betriebsabläufe überprüfen, indem er nachprüft, ob

- .1 der Kapitän oder die Besatzung mit den Verfahren zur Verhütung der Emission von Stoffen vertraut ist, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen;
- .2 der Kapitän oder die Besatzung mit dem ordnungsgemäßen Betrieb von Schiffsdieselmotoren im Einklang mit ihren Technischen NO_x-Akten oder ihrem Lastenheft für ein zugelassenes Verfahren, soweit jeweils zutreffend, und unter gehöriger Berücksichtigung von NO_x-Emissions-Überwachungsgebieten, vertraut ist;
- .3 der Kapitän oder die Besatzung mit den Bunkerverfahren für ölhaltige Brennstoffe im Zusammenhang mit den entsprechenden Bunkerlieferbescheinigungen und Aufzeichnungen an Bord, einschließlich Öltagebuch Teil 1 (Regel VI/18.5 und VI/14.4) und aufbewahrte Proben nach Regel VI/18, vertraut ist;
- .4 der Kapitän oder die Besatzung mit der richtigen Bedienung eines ARS oder eines gleichwertigen Ersatzes an Bord sowie mit etwaig einschlägigen Überwachungs- und Aufzeichnungs- sowie Aufbewahrungspflichten vertraut ist;
- .5 der Kapitän oder die Besatzung mit den notwendigen Verfahren zur Brennstoffumstellung oder gleichwertigen Verfahren im Zusammenhang mit der Erbringung des Nachweises der Einhaltung der Grenzwerte innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets vertraut ist und diese angewandt hat;
- .6 der Kapitän oder die Besatzung mit dem Mülltrennungsverfahren vertraut ist, um sicherzustellen, dass kein verbotener Müll verbrannt wird;
- .7 der Kapitän oder die Besatzung mit dem Betrieb der bordseitigen Verbrennungsanlage nach Maßgabe der Regel VI/16.6 innerhalb der in Anhang IV der Anlage angegebenen Grenzen im Einklang mit ihrem Betriebshandbuch vertraut ist;
- .8 der Kapitän oder die Besatzung mit der Regulierung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOCs) vertraut ist, wenn das Schiff in Häfen oder an Umschlagplätzen liegt, die im Hoheitsbereich einer Vertragspartei des Protokolls von 1997 zu MARPOL 73/78 liegen, wo die Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen zu regulieren sind, und ob er oder sie mit der ordnungsgemäßen Bedienung eines Sammel- und Rückführungssystems für gasförmige Emissionen vertraut ist, das von der Verwaltung zugelassen wurde (falls es sich bei dem Schiff um ein Tankerschiff nach der Begriffsbestimmung in Regel VI/2.21 handelt);
- .9 der Kapitän oder die Besatzung mit der Anwendung des Plans für den Umgang mit flüchtigen organischen Verbindungen vertraut ist, soweit dieser anwendbar ist.

2.7 Mängel, die ein Festhalten rechtfertigen

2.7.1 Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben soll der Hafenstaat-Besichtiger auf Grundlage seines fachlichen Urteilsvermögens entscheiden, ob das Schiff so lange festgehalten wird, bis alle festge-

stellten Mängel beseitigt worden sind oder ob ihm eine Fortsetzung seiner Reise mit bestimmten Mängeln gestattet wird, die keine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen. Hierbei soll sich der Hafenstaat-Besichtiger an dem Grundsatz orientieren, dass die Vorschriften der Anlage hinsichtlich des Baus, der Ausrüstung und des Betriebs des Schiffes für den Schutz der Meeresumwelt, die Sicherheit der Schiffsführung und die menschliche Gesundheit unerlässlich sind und dass eine Abkehr von diesen Vorschriften eine unangemessene Gefährdung der genannten Schutzaspekte darstellen könnte und vermieden werden soll.

2.7.2 Um den Hafenstaat-Besichtiger bei der Anwendung dieser Richtlinien zu unterstützen, folgt im Anschluss eine Auflistung der Mängel, die, unter Berücksichtigung der Vorschriften der Regel VI/3, als so schwerwiegend angesehen werden, dass sie ein Festhalten des betreffenden Schiffes rechtfertigen können:

- .1 das Fehlen gültiger IAPP-Zeugnisse, EIAPP-Zeugnisse oder Technischer NO_x-Akten, soweit jeweils zutreffend;
- .2 ein Schiffsdieselmotor mit einer Antriebsleistung von mehr als 130 kW, der auf einem am oder nach dem 1. Januar 2000 gebauten Schiff eingebaut ist, oder ein Schiffsdieselmotor, an dem am oder nach dem 1. Januar 2000 ein größerer Umbau vorgenommen worden ist, der nicht seiner Technischen NO_x-Akte entspricht, oder für den die vorgeschriebenen Aufzeichnungen nicht wie erforderlich geführt wurden oder der die anwendbaren Anforderungen des NO_x-Stufe-III-Emissions-Überwachungsgebiets, in dem das Schiff im Einsatz ist, nicht erfüllt hat;
- .3 ein Schiffsdieselmotor mit einer Antriebsleistung von mehr als 5000 kW und mit einem Hubraum von 90 Litern oder mehr je Zylinder, der auf einem am oder nach dem 1. Januar 1990, jedoch vor dem 1. Januar 2000 gebauten Schiff eingebaut ist, wobei für diesen Motor ein zugelassenes Verfahren von einer Verwaltung genehmigt und auf dem Markt erhältlich war, auf den nach der ersten Erneuerungsbesichtigung kein zugelassenes Verfahren angewandt wird, wie dies in Regel VI/13.7.2 festgelegt ist;
- .4 auf Schiffen, die nicht mit gleichwertigem Ersatz zur Einhaltung der SO_x-Grenzwerte ausgestattet sind, überschreitet der Schwefelgehalt eines verwendeten oder zur Verwendung an Bord beförderten ölhaltigen Brennstoffs, auf Grundlage der Probenanalysemethode nach Anhang VI¹⁶ der Anlage VI von MARPOL, den einschlägigen Grenzwert nach Regel VI/14. Behauptet der Kapitän, dass es nicht möglich gewesen sei, vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff zu bunkern, so soll der Hafenstaat-Besichtiger die Vorschriften der Regel VI/18.2 berücksichtigen (siehe Anhang).
- .5 auf Schiffen, die mit gleichwertigem Ersatz zur Einhaltung der SO_x-Grenzwerte ausgestattet sind, fehlt eine entsprechende Zulassung des gleichwertigen Ersatzes, der auf die entsprechenden Verbrennungseinheiten für Brennstoff an Bord Anwendung findet. Bei Verbrennungseinheiten, die nicht an ein ARS angeschlossen sind, überschreitet der Schwefelgehalt einer der für diese Verbrennungseinheiten verwendeten ölhaltigen Brennstoffe, unter Zugrundelegung der Vorschriften der Regel VI/18.2 (siehe Anhang), die in Regel VI/14 festgelegten Grenzwerte.
- .6 Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften während des Betriebs innerhalb eines Emissions-Überwachungsgebiets, in dem SO_x-Emissionen und Feinstaub überwacht werden;

¹⁶ Änderungen des Anhangs VI der Anlage VI von MARPOL „Brennstoffüberprüfungsverfahren für Proben von ölhaltigem Brennstoff im Sinne der Anlage VI von MARPOL“; werden voraussichtlich im Frühling 2020 angenommen und sind in Anlage 13 des Dokuments MEPC 74/18/Add. 1 wiedergegeben.

- .7 ein am oder nach dem 1. Januar 2000 auf dem Schiff eingebaute Verbrennungsanlage entspricht nicht den Vorschriften des Anhangs IV der Anlage oder den von der Organisation ausgearbeiteten Normvorgaben für bordseitige Verbrennungsanlagen (EntschlieÙung MEPC.76(40) und MEPC.244(66));
- .8 der Kapitän oder die Besatzung ist nicht mit den wesentlichen Abläufen betreffend den Betrieb der Ausrüstung zur Verhütung der Luftverunreinigung nach Absatz 2.5.12¹⁷ vertraut.

Kapitel 3 Überprüfungs von Schiffen von Nicht-Vertragsparteien der Anlage und anderen Schiffen, die kein IAPP-Zeugnis mitführen müssen

3.1 Da Schiffen dieser Kategorie kein IAPP-Zeugnis ausgestellt wird, soll der Hafenstaat-Besichtiger die Einschätzung treffen, ob der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung die Anforderungen dieser Anlage erfüllt. In dieser Hinsicht soll der Hafenstaat-Besichtiger berücksichtigen, dass nach Artikel 5 Absatz 4 von MARPOL, Schiffen von Nicht-Vertragsparteien keine günstigere Behandlung zu gewähren ist.

3.2 In jeder anderen Hinsicht soll der Hafenstaat-Besichtiger sich von den Verfahren für die in Kapitel 2 genannten Schiffe leiten lassen und sich davon überzeugen, dass das Schiff und die Besatzung keine Gefahr für die Menschen an Bord und keine unangemessene Gefährdung der Meeresumwelt darstellen.

3.3 Liegt für das Schiff eine andere Art von Zeugnis als das IAPP-Zeugnis vor, so kann der Hafenstaat-Besichtiger die entsprechenden Unterlagen bei der Beurteilung des Schiffes berücksichtigen.

¹⁷ Hinweis des BMVI: Hier ist ein redaktioneller Fehler. Gemeint ist 2.6.12

Anhang

Behauptung einer nicht gegebenen Verfügbarkeit vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoffs

Wird behauptet, vorschriftsmäßiger ölhaltiger Brennstoff sei nicht verfügbar gewesen, muss der Kapitän/Eigner Aufzeichnungen darüber zur Verfügung stellen, welche Maßnahmen im Zuge des Versuchs, vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff zu bunkern, ergriffen wurden und hierfür folgende Beweise vorlegen:

- .1 Beweise dafür, dass Versuche unternommen wurden, vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff entsprechend dem Reiseplan des Schiffes zu erwerben;
- .2 falls der ölhaltige Brennstoff nicht an der erwarteten Stelle zur Verfügung stand, Beweise dafür, dass Versuche unternommen wurden, andere Quellen für solchen ölhaltigen Brennstoff ausfindig zu machen;
- .3 Beweise dafür, dass trotz besten Bemühens, vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff zu beschaffen, dieser nicht zu erwerben war.

Zum besten Bemühen um die Beschaffung vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoffs zählt, ohne hierauf beschränkt zu sein, die Suche nach anderen Quellen für ölhaltigen Brennstoff vor Antritt und im Verlauf der Reise.

Ein Schiff soll nicht verpflichtet sein, von seinem vorgesehenen Reiseablauf abzuweichen oder den Reiseablauf unangemessen zu verzögern, um die Vorschriften einzuhalten.

Macht ein Schiff die vorstehenden Angaben, so soll der Hafenstaat bei der Entscheidung darüber, welche Maßnahmen angebracht sind, alle maßgeblichen Umstände sowie die vorgelegten Beweise berücksichtigen; er kann auch entscheiden, dass keine Überprüfungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Der Kapitän/Eigner kann die folgenden Beweise vorlegen, um seine Behauptung zu untermauern (Liste ist nicht abschließend):

- .1 eine Abschrift (oder Beschreibung) des Reiseplans des Schiffes, einschließlich seines Ursprungs- und Bestimmungshafens;
- .2 den Zeitpunkt, an dem das Schiff zum ersten Mal darüber benachrichtigt wurde, dass es eine Reise unternommen wird, bei der es den Hafen im Transit anlaufen/ in diesen einlaufen wird, und die Position des Schiffes, als es diese Nachricht zum ersten Mal erhielt;
- .3 eine Beschreibung der zur Einhaltung der Vorschriften ergriffenen Maßnahmen, einschließlich der Beschreibung aller Versuche, die unternommen wurden, um andere Quellen für vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff ausfindig zu machen sowie eine Erläuterung der Gründe, aus denen kein vorschriftsmäßiger Brennstoff zur Verfügung stand (zum Beispiel weil vorschriftsmäßiger ölhaltiger Brennstoff in Häfen entlang der „vorgesehenen Reiseroute“ nicht zur Verfügung stand oder weil es in einem Hafen zu einer Unterbrechung der Versorgung mit ölhaltigem Brennstoff kam);
- .4 die Kosten für vorschriftsmäßigen Brennstoff sind keine ausreichende Grundlage für die Behauptung, ein solcher sei nicht verfügbar gewesen;

- .5 Namen und Anschriften der Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff, mit denen Kontakt aufgenommen wurde, und die Zeitpunkte, an denen Kontakt aufgenommen wurde;
- .6 im Fall einer Unterbrechung der Versorgung mit ölhaltigem Brennstoff, der Name des Hafens, in dem das Schiff planmäßig vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff erhalten sollte, sowie den Namen des Brennstofflieferanten, der meldet, dass kein vorschriftsmäßiger ölhaltiger Brennstoff verfügbar sei;
- .7 die Verfügbarkeit von vorschriftsmäßigem ölhaltigen Brennstoff im nächsten Anlaufhafen und Pläne dafür, den ölhaltigen Brennstoff dort zu beschaffen;
- .8 gegebenenfalls Identifizierung und Beschreibung etwaiger betrieblicher Zwänge, welche die Verwendung vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoffs verhindert haben, zum Beispiel betreffend die Viskosität oder andere Parameter des ölhaltigen Brennstoffs.

Wenn es trotz besten Bemühens nicht möglich war, vorschriftsmäßigen ölhaltigen Brennstoff zu beschaffen, muss der Kapitän/Eigner die Hafenstaatkontrollbehörden im Einlaufhafen sowie die Verwaltung des Flaggenstaats benachrichtigen (Regel VI/18.2.4).

Anhang 19

Übersicht über die für die Hafenstaatkontrollverfahren einschlägigen Übereinkünfte

Übereinkunft (Bezug)	Name	IMO-Ausschuss	Anmerkung	Jahr (angenommen/gebilligt)
AFS				
MEPC.104(49)	Richtlinien für die Entnahme kleiner Stichproben des Bewuchsschutzsystems an Schiffen	III		18. Juli 2003
MEPC.208(62)	Richtlinien von 2011 für die Überprüfung von Bewuchsschutzsystemen an Schiffen	III		15. Juli 2011
Ballastwasser				
MEPC.173(58)	G2-Richtlinien für die Entnahme von Proben aus dem Ballastwasser	MEPC/PPR	Im Zusammenhang mit MEPC.252(67) und BMW.2/Circ.42/Rev.1 zu lesen	10. Oktober 2008
MEPC.252(67)	Richtlinien für die Hafenstaatkontrolle unter dem Ballastwasser-Übereinkommen	MEPC/III	Im Zusammenhang mit MEPC.173(58) und BMW.2/Circ.42/Rev.1 zu lesen	17. Oktober 2014
MEPC.279(70)	Richtlinien für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen (G8) 2016	MEPC		28. Oktober 2016
MEPC.297(72)	Änderungen der Regel B-3 (Durchführungszeitplan für die Ballastwasser-Behandlung auf Schiffen)	MEPC		13. April 2018
BWM.2/Circ.42/Rev.1 und Corr.1	Leitlinien zur versuchsweisen Anwendung für die Ballastwasser-Behandlung und -Analyse nach dem Ballastwasser-Übereinkommen und den G2-Richtlinien	MEPC/PPR	Im Zusammenhang mit MEPC.173(58) und MEPC.252(67) zu lesen	28. Mai 2015 30. Juni 2015
Massengut				
A.797(19)	Sicherheit von Schiffen, die feste Massengüter befördern	CCC		23. November 1995
A.862(20)	Code für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen	CCC	In der durch MSC.238(82) und MSC.304(87) geänderten Fassung	27. November 1997
MSC/Circ.656	Sicherheit von Schiffen, die feste Massengüter befördern	CCC		6. Juni 1994

Übereinkunft (Bezug)	Name	IMO-Ausschuss	Anmerkung	Jahr (angenommen/gebilligt)
MSC/Circ.1117	Leitlinien für die Überprüfung der schiffbaulichen Verbände von Massengutschiffen	SSE		24. Juni 2004
MSC.1/Circ.1464/Rev.1, Corr.1 und Corr.2	Einheitliche Auslegungen der Vorschriften von SOLAS-Kapitel II-1 und XII, der Technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungswecken (Entschlüsselung MSC.158(78)) und der Leistungsnormen für Wasserstandsmelder auf Massengutschiffen und sonstigen Frachtschiffen mit nur einem Laderaum (Entschlüsselung MSC.188(79))	SSE	In der durch MSC.1/Circ.1507 vom 5. Juni 2015 geänderten Fassung	24. Oktober 2013 14. November 2013 9. Juni 2017
Zeugnisse				
MSC/Circ.606	Zustimmung des Hafenstaates zu SOLAS-Befreiungen	III		12. Februar 1993
MSC/Circ.1012 MEPC/Circ.384	Angabe des Datums des Abschlusses der Besichtigung bei Ausstellung auf dieser beruhender Vermerke zu Zeugnissen	III		26. Juni 2001
MSC/Circ.1586- MEPC/Circ.873- FAL.2/Circ.131- LEG.2/Circ.3 und Corr.1	Übersicht von 2017 über die an Bord von Schiffen mitzuführenden Zeugnisse und Unterlagen	III		19. Juli 2017 4. Juni 2018
MSC-MEPC.4/Circ.1	Aufbewahrung der Original-Aufzeichnungen/-Unterlagen an Bord von Schiffen	III		26. September 2005
MSC-MEPC.5/Circ.6	Leitlinien zu der zeitlichen Gestaltung des Austauschs bestehender Zeugnisse gegen nach dem Inkrafttreten von Änderungen an Zeugnissen in IMO-Übereinkünften erteilte Zeugnisse	III		6. August 2009
MARPOL				
MEPC.259(68)	Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2015	MEPC/PPR	Im Zusammenhang mit MEPC68/21/Add.1/Corr.2 zu lesen	15. Mai 2015
MSC.286(86)	Empfehlungen für Gefahrgut-Sicherheitsdatenblätter (MSDS) für Ölladung und Ölkraftstoff nach Anlage I zu MARPOL	PPR		5. Juni 2009
MEPC.312(74)	Richtlinien für die Verwendung elektronischer Tagebücher im Rahmen von MARPOL	MEPC		17. Mai 2019
MEPC.320(74)	Richtlinien von 2019 für eine kohärente Anwendung des Schwefelgrenzwerts von 0,5 % nach Anlage VI von MARPOL	MEPC		17. Mai 2019

MEPC.321(74)	Leitlinien von 2019 für die Hafenstaatkontrolle nach Kapitel 3 der Anlage VI von MARPOL	MEPC	17. Mai 2019
MSC.465(101)	Empfohlene vorläufige Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Schiffen in Zusammenhang mit der Verwendung von ölhaltigem Brennstoff	MSC	14. Juni 2019
MEPC/Circ.479 und Corr.1	Leitlinien für Hafenstaat-Besichtiger zur Verwendung während der Überprüfung der Einhaltung des Zustandsbewertungsschemas (CAS)	MEPC/III	24. August 2005 6. Oktober 2005
MEPC.1/Circ.508	Bunkrelieferbescheinigung und Entnahme von Proben von ölhaltigem Brennstoff	MEPC/III	9. Mai 2006
MEPC.1/Circ.516	Zugang der Öffentlichkeit zur Datenbank des Zustandsbewertungsschemas (CAS)	MEPC	5. Mai 2006
MEPC.1/Circ.637	Verfügbarkeit und Qualität von ölhaltigem Brennstoff	MEPC	17. November 2008
MEPC.1/Circ.640	Vorläufige Leitlinien für die Nutzung des Öltagebuchs zur freiwilligen Erklärung der an Bord behaltene Mengen in Sammelbehältern für ölhaltiges Bilgenwasser und der Erhitzung von Ölrückständen (Ölschlamm)	SSE	4. November 2008
MEPC.1/Circ.675/Rev.1	Einleiten von Waschwasser aus Laderäumen im Gebiet der Golfe, im Mittelmeergebiet und in der Region der Karibik nach der Anlage V von MARPOL	MEPC	26. März 2010
MEPC.1/Circ.834/Rev.1	Konsolidierte Leitlinien für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen	MEPC	1. März 2018
MEPC.1/Circ.864/Rev.1	Richtlinien von 2019 für die Probennahme an Bord zur Überprüfung des Schwefelgehalts des an Bord verwendeten ölhaltigen Brennstoffs	MEPC	21. Mai 2019
MEPC.1/Circ.881	Leitlinien für die Hafenstaatkontrolle betreffend Notfallmaßnahmen zum Umgang mit nicht vorschriftsmäßigem ölhaltigem Brennstoff	MEPC	21. Mai 2019
MEPC.1/Circ.882	Vorzeitige Anwendung der Brennstoffüberprüfungsverfahren für Proben von ölhaltigem Brennstoff im Sinne der Anlage VI von MARPOL (Regeln 18.82 und 14.8)	MEPC	16. Juli 2019
MEPC.1/Circ.883	Leitlinien betreffend die Anzeichen für eine fortgesetzte Einhaltung der Vorgaben im Falle einer Fehlfunktion eines einzelnen Überwachungsinstruments und Handlungsempfehlungen für den Fall, dass das Abgasreinigungssystem (ARS) die Vorschriften der Richtlinien für Abgasreinigungssysteme 2015 (Entschließung MEPC.259(68)) nicht erfüllt	MEPC	21. Mai 2019

MSC-MEPC.4/Circ.3	Verschließen des Rohrleitungssystems zum Einleiten von Bilgenwasser	MSC/MEPC	19. Dezember 2008
Hafenstaatkontrollaktivitäten			
MSC.1/Circ.1191	Weitere Erinnerung an die Verpflichtung, im Falle der Durchführung von Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur der Einhaltung der Vorschriften die Flaggenstaaten zu benachrichtigen	MSC/III	30. Mai 2006
MSC.1/Circ.1199	Vorläufige Leitlinien betreffend die Einhaltung der Vorschriften der SOLAS-Kapitel II-1, III, IX, XI-1 und XII durch Schiffe, die Massengüter in loser Schüttung befördern	SSE	31. Mai 2006
MSC.1/Circ.1221	Gültigkeit der Baumusterzulassung von Produkten für die Seeschifffahrt	III	11. Dezember 2006
MSC.1/Circ.1565	Richtlinien für die freiwillige vorzeitige Umsetzung der Änderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und der zugehörigen verbindlichen Regelwerke	III	15. Juni 2017
MSC/Circ.1011 MEPC/Circ.383	Maßnahmen zur Verbesserung der Hafenstaatkontrollverfahren	III	26. Juni 2001
MSC-MEPC.2/Circ.2	IMO-Vorschriften betreffend das Mitführen von Publikationen an Bord von Schiffen	III/NCSR	1. Juni 2006
MSC-MEPC.4/Circ.2	Verhaltenskodex für Hafenstaat-Besichtigter	MSC/MEPC	1. November 2007
Gefahrenabwehr			
MSC.159(78)	Vorläufige Hinweise zu Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt	MSC/III	21. Mai 2004
MSC/Circ.1097	Leitlinien für die Umsetzung von SOLAS-Kapitel XI-2 und des ISPS-Codes	MSC	6. Juni 2003

MSC/Circ.1113	Leitlinien für Hafenstaat-Besichtiger betreffend die nicht auf die Gefahrenabwehr bezogenen Bestandteile der SOLAS-Änderung von 2002	MSC	Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS) und Schiffsidentifikationsnummer und Lückenlose Stammdatendokumentation (CSR) Zusammen mit der am 5. Dezember 2003 angenommenen Entscheidung A.959(23) „Format und Leitlinien für die Führung der Lückenlosen Stammdatendokumentation (CSR)“ in der durch die am 20. Mai 2005 angenommene Entscheidung MSC.198(80) geänderten Fassung lesen	7. Juni 2004
MSC/Circ.1156	Leitlinien für den Zugang von Behörden, Notfalldiensten und Lotsen an Bord von Schiffen, auf die SOLAS-Kapitel XI-2 und der ISPS-Code Anwendung findet	MSC	Zusammen mit dem MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1342 vom 27. Mai 2010 „Erinnerung im Zusammenhang mit dem Landgang und dem Zugang zu Schiffen“ (und MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ.1194 vom 30. Mai 2006) lesen	23. Mai 2005
MSC.1/Circ.1235	Richtlinien für die Ausbildung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr und die Einführungsausbildung für Besatzungsmitglieder	HTW		21. Oktober 2007
MSC.1/Circ.1342	Erinnerung im Zusammenhang mit dem Landgang und dem Zugang zu Schiffen	MSC		27. Mai 2010
SOLAS				
A.1047(27)	Grundsätze der Mindestbesatzung	MSC/HTW		30. November 2011

MSC/Circ.592	Beförderung gefährlicher Güter	CCC		21. April 1992
MSC/Circ.811	Kennzeichnung von Aufschwimmvorrichtungen für Rettungsflöße	SSE		8. Juli 1997
MSC/Circ.887	Auslegung des Begriffs „andere strategische Plätze“ in SOLAS-Regel III/50 und Abschnitt VII/7.2 des LSA-Codes	SSE		21. Dezember 1998
MSC/Circ.907	Anwendung der SOLAS-Regel III/28.2 betreffend Landeflächen für Hubschrauber auf Fahrgastschiffen, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind	SSE		17. Juni 1999
MSC/Circ.955	Instandhaltung von Rettungsmitteln und Funkgeräten nach dem einheitlichen System der Besichtigung und Zeugnisteilung (HSSC)	III		23. Juni 2000
MSC/Circ.1016	Anwendung der SOLAS-Regel III/26 betreffend schnelle Bereitschaftsboote und für Bergungszwecke vorgesehene Systeme auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen	SSE		26. Juni 2001
MSC/Circ.1107	Anwendung der SOLAS-Regel II-1/3-6 betreffend den Zugang zu und innerhalb von Räumen in und vor dem Ladungsbereich von Öltankschiffen und Massengutschiffen und die Anwendung der Technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungszwecken	CCC		25. Mai 2004
MSC.1/Circ.1326 und Corr.1	Klarstellung zu SOLAS-Regel III/19	SSE		11. Juni 2009 13. August 2009

MSC.1/Circ.1331	Richtlinien für den Bau, den Einbau, die Instandhaltung und Prüfung/Besichtigung von Mitteln zum An- und Vonbordgehen	SSE		11. Juni 2009
MSC.1/Circ.1402	Sicherheit von Einrichtungen für das Versetzen von Lotsen	III		14. Juni 2011
STCW				
STCW.7/Circ.22	Rat für Hafenstaat-Besichtiger, anerkannte Stellen und anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr mit Klarstellungen zu den Vorschriften für Ausbildung und Zeugniserteilung für Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf einem Schiff und Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr	MSC/HTW		25. Februar 2014
STCW.7/Circ.24/Rev.1	Hinweise für Vertragsparteien, Verwaltungen, Hafenstaatkontrollbehörden, anerkannte Stellen und andere Beteiligte zu den Vorschriften nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 in seiner zuletzt geänderten Fassung	III/HTW		16. Juni 2017
MSC/Circ.635	Schiffsvermessung von bestimmten Schiffen mit Bedeutung für das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten	SDC		15. Juni 1994
MSC/Circ.1089	Hinweise zu empfohlenen Maßnahmen gegen Betrug und zur Verhütung der Fälschung von Zeugnissen von Seeleuten	III/HTW		6. Juni 2003
MSC.1/Circ.1208	Förderung und Überprüfung der kontinuierlichen Einweisung von GMDSS-Funkern an Bord von Schiffen	HTW		22. Mai 2006

