

bald schriftlich zu unterrichten. Kann wegen einer Mitbeteiligung des Versicherten am Zustandekommen des Unfalls nur eine teilweise Befriedigung der Schadenersatzansprüche gefordert werden, hat der entsprechenden Vereinbarung mit dem Schädiger oder dessen Haftpflichtversicherer eine Absprache zwischen der die Ansprüche des Bundes als Arbeitgeber verfolgenden Dienststelle und der AfU BMV über die Haftungsquote voranzugehen. Müssen Schadenersatzansprüche gerichtlich verfolgt werden, hat die prozeßführende Stelle sämtliche in Satz 1 genannten Ansprüche geltend zu machen.

§ 20

Widerspruchsausschuß

- (1) Der Erlaß von Widerspruchsbescheiden wird dem Widerspruchsausschuß übertragen.
- (2) Der Widerspruchsausschuß besteht aus je einem Vertreter der Versicherten und des Arbeitgebers. Jedes Mitglied hat einen ersten und einen zweiten Stellvertreter. Der Geschäftsführer oder sein Beauftragter gehört dem Widerspruchsausschuß mit beratender Stimme an.
- (3) Die Mitglieder des Vorstandes und des Rentenausschusses können nicht in den Widerspruchsausschuß berufen werden.
- (4) Für die Amtsdauer gilt § 58 Absatz 2 SGB IV entsprechend. Sie endet auch beim Ausscheiden aus dem Beschäftigungsverhältnis. Für den Verlust der Mitgliedschaft gilt § 59 SGB IV entsprechend.
- (5) Der Widerspruchsausschuß entscheidet einstimmig. Kommt keine Einigung zustande, gilt der Antrag des Widerspruchsführers als abgelehnt.

5. Abschnitt

Schlußbestimmungen

§ 20

Inkrafttreten

Diese Allgemeinen Verwaltungsvorschriften treten am 1. Dezember 1994 in Kraft. Gleichzeitig treten die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften vom 6. August 1992 – Z 13/04.40.06-12/6 A 92 – außer Kraft.

Bonn, den 3. November 1994

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag

Dr. H e l d m a n n

(V k B l . 1994 S. 830)

Binnenschifffahrt

- Nr. 244 **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung über Urkunden – Bescheinigung über die Zahlung des Jahresbeitrags zu dem Abwrackfonds, zu dem das Fahrzeug gehört (§ 1.10 Nr. 1 Buchst. w*)**

*) erstmals erlassen

Aufgrund des § 3 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270) in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. II S. 3816) und § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. II S. 3816 – Anlageband →) verordnen die Wasser- und Schiffahrtsschiffahrtsdirektionen West und Südwest:

§ 1

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

Nach § 1.10 Nr. 1 Buchstabe v wird folgender Buchstabe w angefügt:

„w) die Bescheinigung über die Zahlung des Jahresbeitrages zu dem Abwrackfonds, zu dem das Fahrzeug gehört.“

§ 2

Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Eigentümer oder Ausrüster entgegen § 1.10 Nr. 1 Buchstabe w der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht dafür sorgt, daß sich die Bescheinigung über die Zahlung des Jahresbeitrags zu dem Abwrackfonds, zu dem das Fahrzeug gehört, an Bord befindet.

§ 3

§ 1 Nr. 5 der schiffahrtspolizeilichen Verordnung der Wasser- und Schiffahrtsschiffahrtsdirektionen West und Südwest vom 15. Januar 1993 (V k B l . S. 64) tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1994 außer Kraft.

§ 4

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1995 in Kraft und mit Ablauf des 30. September 1997 außer Kraft.

Münster, den 10. Dezember 1994

Wasser- und Schiffahrtsschiffahrtsdirektion
W e s t
M a c h e n s

Mainz, den 10. Dezember 1994

Wasser- und Schiffahrtsschiffahrtsdirektion
S ü d w e s t
R o s t

ZKR 1993 – II – 19

(V k B l . 1994 S. 833)

Seeverkehr

- Nr. 245 **Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen (IMO-Entschließung MEPC. 54(32))**

Bonn, den 7. Dezember 1994

See 18/14.82.20-12

Der IMO-Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) hat auf seiner 31. Sitzung im Juli 1991 die Regel 26 von Anlage I des MARPOL-Übereinkommens angenommen, die mit der 6. MARPOL-Änderungsverordnung vom 13. Juli 1993 (BGBl. II S. 993) in Kraft gesetzt wurde. Regel 26 gilt sowohl für Schiffe in der internationalen als auch in der nationalen Fahrt. Sie ist für neue Schiffe am 4. April 1993 in Kraft getreten und wird für vorhandene Schiffe am 4. April 1995 in Kraft treten.

Regel 26**Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen**

(1) Jedes Öltankschiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 150 und mehr BRZ und jedes sonstige Schiff mit einem Bruttoreumgehalt von 400 und mehr BRZ hat einen von der Verwaltung genehmigten bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen mitzuführen. Auf Schiffe, die vor dem 4. April 1993 gebaut worden sind, wird diese Vorschrift erst 24 Monate nach diesem Monat angewendet.

(2) Ein solcher Notfallplan hat den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu entsprechen und ist in der Arbeitssprache des Kapitäns und der Schiffsoffiziere abzufassen. Er muß mindestens folgendes enthalten:

- a) das vom Kapitän oder von anderen für das Schiff verantwortlichen Personen für die Meldung eines Ölverschmutzungsereignisses zu befolgende Verfahren, das in Artikel 8 und im Protokoll I dieses Übereinkommens vorgeschrieben ist und sich auf die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien stützt;
- b) ein Verzeichnis der Behörden oder Personen, mit denen bei einem Ölverschmutzungsereignis Verbindung aufzunehmen ist;
- c) eine ausführliche Beschreibung der von den Personen an Bord sofort zu treffenden Maßnahmen, um das Einleiten von Öl nach dem Ereignis zu verringern oder zu überwachen;
- d) die Verfahren und die Verbindungsstelle an Bord für die Koordinierung der an Bord zu treffenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit gesamtstaatlichen und kommunalen Behörden.

Der MEPC hat Richtlinien für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen erarbeitet, um sicherzustellen, daß den Anforderungen der Regel 26 entsprochen wird. Die Richtlinien werden nachstehend in amtlicher deutscher Übersetzung bekanntgemacht.

Die See-Berufsgenossenschaft hat in Zusammenarbeit mit dem Germanischen Lloyd, dem Verband Deutscher Reeder und dem Verband Deutscher Küstenschiffseigner auf der Grundlage der Richtlinien einen Muster-Notfallplan in englischer Sprache erarbeitet. Dieser ist beim Germanischen Lloyd erhältlich. Jede Reederei hat die Wahl, einen eigenen Notfallplan anhand der MEPC-Richtlinien oder des Muster-Notfallplans zu entwickeln.

Die Notfallpläne sind für jedes einzelne Schiff zu erstellen und von der See-Berufsgenossenschaft zu genehmigen. Die Prüfung der Notfallpläne erfolgt im Auftrag der See-Berufsgenossenschaft durch den Germanischen Lloyd. Damit die Prüfung der Notfallpläne für vorhandene Schiffe rechtzeitig vor dem 4. April 1995 abgeschlossen werden kann, wird den Schiffsfahrtsunternehmen dringend empfohlen, ihre Notfallpläne umgehend dem Germanischen Lloyd vorzulegen. Für die Genehmigung der See-Berufsgenossenschaft wird das als Muster abgedruckte Deckblatt verwendet.

Das Vorhandensein eines der Regel 26 entsprechenden Notfallplanes wird im IOPP-Zeugnis (für Öltankschiffe unter Pkt. 8.1 und für andere Schiffe unter Pkt.

5.1) eingetragen und ist Gegenstand der Schiffsüberprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Hinz

**Richtlinien
für die Erstellung
bordeigener Notfallpläne
für Ölverschmutzungen**

Vorwort

Diese vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ausgearbeiteten Richtlinien enthalten Informationen für die Abfassung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen. Diese Pläne sind nach Regel 26 der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der jeweils gültigen Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (MARPOL 73/78) vorgeschrieben.

Hauptziel dieser Richtlinien ist es,

den Reedern bei der Abfassung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen, die der genannten Regel entsprechen, zu helfen;

den Regierungen bei der Ausarbeitung und Verabschiedung innerstaatlicher Gesetze zu helfen, die der genannten Regel Rechtskraft verleihen und sie umsetzen.

Im Interesse der Einheitlichkeit werden die Regierungen ersucht, bei der Ausarbeitung entsprechender innerstaatlicher Rechtsvorschriften auf diese Richtlinien Bezug zu nehmen.

1 Einführung

1.1 Diese Richtlinien wurden ausgearbeitet, um die Abfassung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen (im folgenden als „Plan“ oder „Pläne“ bezeichnet) zu erleichtern, die nach Regel 26 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der jeweils gültigen Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen (MARPOL 73/78) (im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) vorgeschrieben sind. Der Plan muß in Übereinstimmung mit dieser Regel zugelassen sein.

1.2 Die Richtlinien umfassen drei Hauptabschnitte:

- .1 Einführung: Dieser Abschnitt gibt einen allgemeinen Überblick über das Thema und eine Einführung in die wesentlichen Grundlagen der Richtlinien und Pläne, die darauf erstellt werden sollen.
- .2 Mußbestimmungen: Dieser Abschnitt enthält Weisungen, aufgrund derer sichergestellt wird, daß die Mußbestimmungen der Regel 26 der Anlage I des Übereinkommens eingehalten werden.
- .3 Kannbestimmungen: Dieser Abschnitt enthält Weisungen in bezug auf die Einbezie-

- hung sonstiger Informationen in den Plan. Obgleich durch die Regel 26 der Anlage I zu MARPOL 73/78 nicht vorgeschrieben, können diese Informationen dennoch von den kommunalen Behörden der Häfen verlangt werden, die das Schiff anläuft, oder sie können dem Plan hinzugefügt werden, um dem Kapitän des Schiffes in einer Notlage zusätzliche Hilfe zu leisten. Der Abschnitt enthält auch Weisungen für die Aktualisierung und Anwendung des Planes.
- 1.3 Sinn der Richtlinien: Zweck der Richtlinien ist es, als Grundlage für die Abfassung von Plänen für bestimmte Schiffe zu dienen. Die große Vielfalt der Schiffe, für die Pläne vorgeschrieben sind, macht es praktisch unmöglich, für jeden einzelnen Schiffstyp eigene Richtlinien zu erstellen. Die Verfasser der Pläne sind gehalten, in ihren Plänen die vielen auf ihre Schiffe zutreffenden Variablen zu berücksichtigen. Zu den Variablen gehören unter anderem Typ und Größe des Schiffes, Ladung, Fahrtgebiet und die Struktur des landseitigen Reedereibetriebs. Die Richtlinien sind nicht gedacht als eine Folge von Standardformeln, aus der der Verfasser des Planes bestimmte Abschnitte auswählen und zu einem brauchbaren Plan zusammenstellen kann. Damit ein Plan wirksam ist und der Regel 26 der Anlage I des Übereinkommens entspricht, muß er sorgfältig auf das jeweilige Schiff, für das er bestimmt ist, zugeschnitten werden. Werden die Richtlinien sinnvoll angewendet, so ist gewährleistet, daß bei der Erstellung des Planes alle sachdienlichen Punkte Berücksichtigung finden.
- 1.4 Sinn des Planes: Zweck des Planes ist es, der Besatzung zu helfen, bei einem unvorhergesehenen Austritt von Öl die richtigen Maßnahmen zu treffen. In erster Linie soll er die erforderlichen Maßnahmen zur Unterbrechung oder Verringerung des Austritts und zur Milderung seiner Auswirkungen veranlassen. Eine wirksame Planung gewährleistet, daß die notwendigen Maßnahmen geordnet, folgerichtig und zur rechten Zeit erfolgen.
- 1.4.1 Der Plan muß mehr umfassen als Maßnahmen gegen einen betriebsbedingten Ölaustritt. Er muß Weisungen enthalten, mit deren Hilfe der Kapitän die Anforderungen bei einem Ölaustritt von katastrophalem Ausmaß bewältigen kann, sollte das Schiff darin verwickelt sein.
- 1.4.2 Die Notwendigkeit eines im voraus festgelegten und ordnungsgemäß gegliederten Planes wird deutlich, wenn der Leistungsdruck und die vielfältigen Aufgaben der Mannschaft in einem Notfall in Betracht gezogen werden. Unter dem Zwang der Ereignisse führt mangelnde Planung häufig zu Verwirrung, Fehlern und unterlassenen Anweisungen an die verantwortlichen Personen. Es kommt zu Verzögerungen, und kostbare Zeit wird ver-
- geudet, in der sich die Lage durchaus verschlechtern kann. Infolgedessen können das Schiff und seine Besatzung größeren Gefahren ausgesetzt werden, und größere Umweltschäden können eintreten.
- 1.4.3 Damit der Plan seinen Zweck erfüllt, muß er
- .1 realistisch, praktisch und einfach in der Anwendung sein;
 - .2 von den für das Schiff verantwortlichen Personen an Bord wie auch an Land verstanden werden;
 - .3 regelmäßig bewertet, überarbeitet und aktualisiert werden.
- 1.4.4 Der nach Regel 26 der Anlage I des Übereinkommens vorgeschriebene Plan soll ein leicht verständliches Schriftstück sein. Es wird dringend empfohlen, zusammenfassende Ablaufpläne (Fluß-Diagramme) oder Kontrolllisten zu verwenden, die dem Kapitän bei der Durchführung der notwendigen Maßnahmen und Vorgehensweisen zur Gefahrenabwehr als Entscheidungshilfe dienen. Sie können auf einen Blick und in logischer Reihenfolge Informationen vermitteln, wodurch Fehler und Versäumnisse in einem Notfall verringert werden. Ausführliche Hintergrundinformationen über das Schiff, die Ladung usw. sind in dem Plan zu vermeiden, da diese in der Regel anderswo verfügbar sind. Sollten solche Informationen von Bedeutung sein, so sind sie in Form von Anlagen zum Plan wiederzugeben, wodurch vermieden wird, daß die Schiffsbesatzung maßnahmenbehaftete Teile des Planes aus den Augen verliert.
- 1.4.5 Als Beispiel für einen zusammenfassenden Ablaufplan nach Absatz 1.4.4 befindet sich das Muster für den bordeigenen Notfallplan für Ölverschmutzungen in Anhang II.
- 1.4.6 Der Plan ist ein Dokument, das an Bord von dem Kapitän und den Offizieren benutzt wird. Deshalb muß er in der Arbeitssprache des Kapitäns und der Offiziere abgefaßt sein. Ein Wechsel des Kapitäns und der Offiziere, mit dem eine Änderung der Arbeitssprache einhergeht, würde die Abfassung des Planes in der neuen Arbeitssprache erforderlich machen.
- 2 Mußbestimmungen der Regel 26 der Anlage I des Übereinkommens**
- 2.1 Dieser Abschnitt enthält Einzelrichtlinien für jede der vier Mußbestimmungen der Regel 26 der Anlage I des Übereinkommens.
- 2.2 Regel 26 der Anlage I des Übereinkommens bestimmt, daß der Plan mindestens folgendes enthalten muß:
- „a) das vom Kapitän oder von anderen für das Schiff verantwortlichen Personen für die Meldung eines Ölverschmutzungereignisses zu befolgende Verfahren, das in Artikel 8 und im Protokoll I dieses

- Übereinkommens¹ vorgeschrieben ist und sich auf die von der Organisation² ausgearbeiteten Richtlinien stützt;
- b) ein Verzeichnis der Behörden oder Personen, mit denen bei einem Ölverschmutzungsereignis Verbindung aufzunehmen ist;
- c) eine ausführliche Beschreibung der von den Personen an Bord sofort zu treffenden Maßnahmen, um das Einleiten von Öl nach dem Ergebnis zu verringern oder zu überwachen;
- d) die Verfahren und die Verbindungsstelle an Bord für die Koordinierung der an Bord zu treffenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit gesamtstaatlichen und kommunalen Behörden.“
- 2.3 Meldung an den Küstenstaat: Artikel 8 und Protokoll I des Übereinkommens schreiben vor, daß dem nächstgelegenen Küstenstaat jeder tatsächliche oder wahrscheinliche Austritt von Öl mitzuteilen ist. Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, daß die Küstenstaaten unverzüglich von jedem Ereignis Kenntnis erhalten, das eine Verschmutzung der Meeresumwelt verursacht oder zu verursachen droht, sowie von Hilfs- und Bergungsmaßnahmen, damit die entsprechenden Maßnahmen eingeleitet werden können.
- 2.3.1 Wenn erforderlich: Der Plan soll klare und präzise Weisungen enthalten, anhand derer der Kapitän erkennen kann, wann eine Meldung an den Küstenstaat erforderlich ist.
- 2.3.1.1 Tatsächlicher Ölaustritt: Eine Meldung an den nächstgelegenen Küstenstaat ist erforderlich, wenn folgendes vorliegt:
- .1 ein Ölaustritt infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung oder ein Einleiten von Öl aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See oder
- .2 ein während des Betriebs des Schiffes erfolgter Austritt von Öl in einer Menge, welche die nach dem Übereinkommen³ erlaubte Menge oder Einletrate übersteigt.
- 2.3.1.2 Möglicher Ölaustritt: Der Plan soll dem Kapitän Weisungen für die Beurteilung einer Lage geben, die zwar nicht mit einem tatsächlichen Ölaustritt in Verbindung steht, sich jedoch zu einem möglichen Austritt entwickeln kann und somit eine Meldung erforderlich macht. Bei der Beurteilung, ob eine solche Möglichkeit besteht und ob eine Meldung gemacht werden muß, müssen mindestens folgende Faktoren in Betracht gezogen werden:
- .1 die Art Beschädigung, der Störung oder der Grad der Beeinträchtigung der Manöviereigenschaften des Schiffes, seiner Maschinen oder seiner Ausrüstung;
- .2 Position des Schiffes und Nähe zum Land oder sonstige navigatorische Gefahrenmomente;
- .3 Wetter, Gezeiten, Strömungen und Seegang sowie
- .4 Verkehrsdichte.
- 2.3.1.2.1 Es ist praktisch unmöglich, alle Arten von Situationen genau zu beschreiben, in denen ein Austritt wahrscheinlich ist, aufgrund dessen eine Meldung gemacht werden muß. Als allgemeine Richtschnur gilt, daß der Kapitän in folgenden Fällen eine Meldung abzusetzen hat:
- .1 bei Beschädigung, Störung oder Ausfall, welche die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigen; das sind z. B. Zusammenstoß, Strandung, Brand, Explosion, Beschädigung des Schiffskörpers, Wassereintritt, Übergehen der Ladung;
- .2 bei Störung oder Ausfall von Maschinen oder Ausrüstungen, die zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit der Schifffahrt führen; das sind z. B. Störung oder Ausfall der Ruderanlage, des Antriebs, der Stromerzeugung und wichtiger Navigationsgeräte an Bord.
- 2.3.2 Erforderliche Angaben: Der Plan muß hinreichend genau Einzelheiten des Verfahrens für die Erstmeldung an den Küstenstaat festlegen. Die Richtlinien der Organisation in der Entschließung A.648(16) enthalten die erforderlichen ausführlichen Angaben für den Autor des Planes. Der Plan muß einen vorbereiteten Meldevordruck enthalten, von dem ein Muster in Anhang II dieser Richtlinien zu finden ist. Die Küstenstaaten werden aufgefordert, von Tabelle 1 des Anhangs II Kenntnis zu nehmen und ihren Inhalt als ausreichende Erstinformation anzuerkennen. Für Ergänzungs- oder Folgemeldungen soll nach Möglichkeit derselbe Vordruck verwendet werden.
- 2.4 Verzeichnis der Personen, mit denen Kontakt aufzunehmen ist.
- 2.4.1 Das an einem Verschmutzungsereignis beteiligte Schiff muß sowohl mit Stellen des Küstenstaats oder des Hafens als auch mit den Stellen, welche die Schiffsinteressen vertreten, Kontakt aufnehmen.
- 2.4.2 Bei der Zusammenstellung der Verzeichnisse der Kontaktstellen muß der Notwendigkeit gebührend Rechnung getragen werden, daß die zuständigen Stellen rund um die Uhr erreichbar und Stellvertreter vorhanden sind.

¹ MARPOL 73/78

² Siehe die von der Organisation mit Entschließung A.648(16) beschlossenen „Allgemeinen Grundsätze für Schiffsmeldesysteme und Schiffsmeldevorschriften einschließlich der Richtlinien für die Meldung von Ereignissen in Verbindung mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/ oder Meeresschadstoffen“. Zum leichteren Auffinden siehe die IMO-Veröffentlichung „Provisions Concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances under MARPOL 73/78“ (Bestimmungen über die Meldung von Ereignissen in Verbindung mit Schadstoffen aufgrund von MARPOL 73/78) (Bestellnummer: IMO-516E).

³ d. h. MARPOL 73/78

- Diese Angaben müssen regelmäßig aktualisiert werden, damit ein Wechsel des Personals sowie Änderungen der Telefon-, Telex- und Telefaxnummern Berücksichtigung finden. Ferner ist deutlich darauf hinzuweisen, welches Nachrichtenmittel (Telefon, Telex, Telefax usw.) vorzugsweise zu benutzen ist.
- 2.4.3 Kontaktstellen des Küstenstaats
- 2.4.3.1 Um auf ein Verschmutzungsereignis schnell reagieren zu können und den daraus entstehenden Schaden auf ein Mindestmaß zu beschränken, ist es wichtig, daß die betreffenden Küstenstaaten unverzüglich benachrichtigt werden. Dieser Vorgang soll mit der nach Artikel 8 und Protokoll I des Übereinkommens vorgeschriebenen Erstmeldung beginnen. Die Richtlinien für das Abfassen der Meldung sind in Abschnitt 2.3 enthalten.
- 2.4.3.2 Der Plan muß in einem Anhang das Verzeichnis der Behörden oder Verwaltungsbediensteten enthalten, die für die Entgegennahme und Bearbeitung von Meldungen zuständig sind, welche in Übereinstimmung mit Artikel 8 des Übereinkommens von der Organisation aufbereitet und aktualisiert werden. Ist eine zentrale Ansprechstelle nicht im Verzeichnis vorhanden oder tritt bei der Kontaktaufnahme mit der zuständigen Behörde auf unmittelbarem Weg eine ungebührliche Verzögerung ein, so wird dem Kapitän empfohlen, auf schnellstem Weg die nächste Küstenfunkstelle, Schiffsüberwachungsstelle oder SAR-Leitstelle (RCC) zu benachrichtigen.
- 2.4.4 Kontaktstellen im Hafen
- 2.4.4.1 Bei Schiffen im Hafen wird durch die Benachrichtigung der kommunalen Behörden die Gefahrenabwehr beschleunigt. Die vielfältigen Verkehrsrelationen, in denen Schiffe eingesetzt werden, machen es praktisch unmöglich, in diesen Richtlinien endgültig festzulegen, wie diese Behörden in dem Plan aufzulisten sind. Angaben über regelmäßig angelaufene Häfen sind dem Plan als Anhang beizufügen. Ist dies praktisch nicht durchführbar, so muß der Plan vorschreiben, daß der Kapitän nach dem Einlaufen im Hafen Einzelheiten über örtliche Meldeverfahren in Erfahrung bringt.
- 2.4.5 Schiffseigene Kontaktstellen
- 2.4.5.1 Der Plan hat Angaben über denjenigen Personenkreis zu enthalten, der die schiffseigenen Interessen vertritt und der im Fall eines Schadensereignisses zu benachrichtigen ist. Diese Angaben sind in Form eines Verzeichnisses der Kontaktstellen vorzuhalten. Bei der Aufstellung solcher Verzeichnisse ist zu bedenken, daß die Besatzung des Schiffes bei einem schwerwiegenden Ereignis vollauf damit beschäftigt ist, Leben zu retten und Maßnahmen zu treffen, um die Auswirkungen des Unfalls unter Kontrolle zu bringen und auf ein Mindestmaß zu beschränken. Sie soll deshalb nicht durch überzogene Kommunikationsvorschriften behindert werden.
- 2.4.5.2 Die Verfahren sind von Reederei zu Reederei verschieden; es ist jedoch wesentlich, daß der Plan eindeutig festlegt, wer für die Benachrichtigung der verschiedenen interessierten Parteien, wie beispielsweise Eigentümer der Ladung, Versicherer und Bergungsunternehmen, verantwortlich ist. Ferner ist es wichtig, daß der Plan des Schiffes und der Plan der Reederei an Land aufeinander abgestimmt sind, damit gewährleistet ist, daß alle Beteiligten mit berechtigtem Interesse benachrichtigt und Doppelmeldungen vermieden werden.
- 2.5 Maßnahmen zur Eindämmung eines Ölaustritts
- 2.5.1 Die Besatzung ist fast immer am besten in der Lage, einen Ölaustritt aus ihrem Schiff durch sofortige Maßnahmen zu mildern oder einzudämmen. Der Plan muß dem Kapitän klare Weisungen für die Bewältigung einer Reihe unterschiedlicher Situationen an die Hand geben. Der Plan soll nicht nur die zu treffenden Maßnahmen umreißen, er muß auch festlegen, wer an Bord verantwortlich ist, damit bei einem Notfall ein Durcheinander vermieden wird.
- 2.5.2 Dieser Abschnitt des Planes unterscheidet sich erheblich von Schiff zu Schiff. Unterschiede in bezug auf Schiffstyp, Bauart, Ladung, Ausrüstung, Mindestbesatzung und Fahrtgebiet können zu einer Schwerpunktverlagerung bei den verschiedenen Anwendungsbereichen dieses Abschnitts führen. Der Plan muß für den Kapitän mindestens die notwendigen Weisungen zur Bewältigung folgender Situationen enthalten:
- .1 Betriebsbedingtes Austreten von Öl: Der Plan muß die Verfahren zur Beseitigung von ausgetretenem und an Deck befindlichem Öl angeben. Dies kann mit Hilfe von Bordmitteln oder durch Beauftragung einer Reinigungsfirma geschehen. In beiden Fällen muß der Plan Weisungen für die ordnungsgemäße Entsorgung des beseitigten Öls und des Reinigungsmaterials enthalten.
- .1.1 Leckagen aus Rohrleitungen: Der Plan muß besondere Weisungen für das Verhalten bei Leckagen aus Rohrleitungen enthalten.
- .1.2 Tanküberlauf: Es müssen Verfahren für das Verhalten bei einem Überlaufen der Tanks enthalten sein. Ebenso sind Alternativmaßnahmen, wie beispielsweise das Absenken des Füllstands der Lade- oder Bunkertanks durch ein Umpumpen in leere beziehungsweise teilgefüllte Tanks, oder das Klarmachen der Pumpen zur Abgabe des überschüssigen Öls an Land aufzunehmen.
- .1.3 Undichtigkeiten im Schiffskörper: Der Plan muß Weisungen für die Bekämpfung eines Austretens von Öl infolge einer vermuteten Undichtigkeit im

Schiffskörper enthalten. Dazu können Maßnahmen gehören, mit denen der Füllstand in dem betreffenden Tank entweder durch Umpumpen im Schiff oder Abgabe an Land gesenkt werden kann. Außerdem müssen Verfahren angegeben werden, wie vorzugehen ist, wenn der undichte Tank nicht eindeutig festgestellt werden kann. Ferner müssen Verfahren enthalten sein, die sich auf vermutete Risse im Schiffskörper beziehen, und die entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen hinsichtlich der Abhilfemaßnahmen aufzeigen, welche auf die Beanspruchung des Schiffskörpers und die Stabilität des Schiffes Auswirkungen haben können.

- .2 Unfallbedingtes Austreten von Öl: Jeder der nachstehend aufgeführten Unfälle muß im Plan in einem gesonderten Abschnitt behandelt werden unter Nutzung von verschiedenen Kontrolllisten oder sonstigen Hilfsmitteln, damit der Kapitän alle einschlägigen Faktoren in Betracht ziehen kann, um einem bestimmten Unfalltyp zu begegnen. Diese Kontrolllisten müssen auf das jeweilige Schiff zugeschnitten sein. Außer diesen Listen muß für die Besatzung im einzelnen die Aufteilung der vorausehbaren Aufgaben festgelegt sein. Der Hinweis auf vorhandene Brandschutzpläne und Sicherheitsrollen reicht für die Festlegung der Aufgabenzuweisung für die Besatzung aus:
- .2.1 Strandung;
 - .2.2 Brand/Explosion;
 - .2.3 Zusammenstoß;
 - .2.4 Schäden am Schiffskörper;
 - .2.5 gefährliche Schlagseite.
- 2.5.3 Neben den in Abschnitt 2.5.2 genannten Kontrolllisten und der Aufgabenzuweisung der Besatzung muß der Plan für den Kapitän Weisungen über die vordringlichen Maßnahmen und über die Überlegungen hinsichtlich Stabilität und Beanspruchung des Schiffskörpers sowie Leichterung enthalten.
- 2.5.3.1 Vordringliche Maßnahmen: Dieser Abschnitt enthält einige allgemeine Überlegungen, die auf eine Vielzahl von Unfällen zutreffen. Der Plan muß schiffsspezifische Weisungen für den Kapitän in bezug auf diese allgemeinen Punkte enthalten.
- .1 Bei einem Unfall muß der Kapitän vordringlich die Sicherheit der Besatzung und des Schiffes im Auge haben und verhindern, daß sich das Ereignis verschlimmert. Bei Unfällen, bei denen Öl austritt, müssen umgehend Maßnahmen zur Verhütung eines Brandes und einer Explosion ins Auge gefaßt werden, wie beispielsweise Änderung des Kurses, damit sich das Schiff auf der Luvseite zum ausgetretenen Öl befindet, Verschließen aller unwichtigen Lufteinlaßöffnungen usw. Ist das Schiff gestrandet und deshalb manövrierunfähig, so sind alle möglichen Zündquellen zu beseitigen und Maßnahmen zu treffen, um ein Eindringen entzündbarer Gase in die Unterkünfte- und Maschinenräume zu verhindern. Ist das Schiff manövrierfähig, so kann der Kapitän im Zusammenwirken mit den zuständigen Behörden an Land in Erwägung ziehen, das Schiff in eine besser geeignete Position zu bringen, um beispielsweise Notinstandsetzungs- oder Leichterungsarbeiten zu ermöglichen oder die Bedrohung besonders empfindlicher Küstengebiete zu verringern. Derartige Manöver können jedoch der Hoheitsgewalt des Küstenstaats unterliegen.
 - .2 Vor der Inangriffnahme von Abhilfemaßnahmen benötigt der Kapitän ausführliche Informationen über den Schaden am Schiff. Es ist eine Inaugenscheinnahme vorzunehmen, und alle Lade- und Bunkertanks und sonstigen Abteilungen sind zu peilen. Es ist sorgsam darauf zu achten, daß Peilrohrverschraubungen und Schaulochdeckel nicht unbedacht geöffnet werden, insbesondere wenn das Schiff gestrandet ist, da sonst die Schwimmfähigkeit beeinträchtigt werden könnte.
 - .3 Nach Beurteilung des Schadens an dem Schiff ist der Kapitän in der Lage, zu entscheiden, welche Maßnahmen zu treffen sind, um das weitere Austreten von Öl zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu beschränken. Bei Schäden am Schiffsboden wird das hydrostatische Gleichgewicht besonders dann relativ schnell hergestellt, wenn der Schaden groß ist; in diesem Fall ist die Zeit für vorbeugende Maßnahmen oft begrenzt. Bei erheblichen Schäden an der Schiffsseite im Bereich der Öltanks werden die Lade- oder Bunkertanks recht schnell entleert, bis das hydrostatische Gleichgewicht erreicht ist; danach verringert sich die Austrittsgeschwindigkeit des Öles; sie wird durch die Geschwindigkeit bestimmt, mit der das Öl durch das unter ihm einströmende Wasser verdrängt wird. Ist der Schaden relativ klein und begrenzt, z. B. auf eine oder zwei Abteilungen, so kann ein Umpumpen des Öles aus den beschädigten in die unbeschädigten Tanks erwogen werden.
- 2.5.3.2 Stabilität und Festigkeitsbeanspruchung: Bei Maßnahmen zum Eindämmen des Ölaustritts oder zum Flottmachen eines gestrandeten Schiffes im Rahmen der Bekämpfung eines Ölunfalls müssen Stabilität und Beanspruchung des Schiffskörpers sorgfältig in die Überlegungen einbezogen werden. Der Plan muß dem Kapitän ausführliche Weisungen erteilen, damit sichergestellt ist, daß diese Gesichtspunkte hinreichend berücksichtigt

- werden. Dieser Abschnitt ist nicht so auszulegen, als schaffe er Vorschriften für Leckstabilitätspläne oder -berechnungen, die über die Bestimmungen in den einschlägigen internationalen Übereinkünften hinausgehen.
- .1 Das Umpumpen von einem Tank in einen anderen darf nur nach vollständiger Einschätzung der wahrscheinlichen Auswirkungen auf die Gesamtbeanspruchung und -stabilität des Schiffes vorgenommen werden. Bei umfangreichen Schäden ist die Besatzung des Schiffes möglicherweise nicht in der Lage, die Auswirkung eines Umpumpens von Tank zu Tank auf die Stabilität und Beanspruchung des Schiffes zu beurteilen. Gegebenenfalls muß mit dem Eigentümer, dem Betreiber oder einer anderen Stelle Verbindung aufgenommen werden, um Informationen zur Beurteilung der Leckstabilität und der Längsfestigkeit zu beschaffen. Solche Beurteilungen könnten von der technischen Abteilung am Sitz der Reederei vorgenommen werden. In anderen Fällen könnte es notwendig sein, mit Klassifikationsgesellschaften oder unabhängigen Organisationen Verbindung aufzunehmen. Der Plan muß eindeutige Angaben enthalten, mit wem der Kapitän Verbindung aufzunehmen hat, um Einrichtungen dieser Art benutzen zu können.
- .2 Gegebenenfalls muß der Plan eine Aufstellung der für die Beurteilung der Leckstabilität und der Längsfestigkeit benötigten Daten enthalten.
- 2.5.3.3 Leichterung: Bei einem erheblichen Schaden am Schiffskörper kann es notwendig sein, die Ladung ganz oder zum Teil in ein anderes Schiff umzupumpen. Der Plan muß Weisungen über die Verfahren zum Umpumpen der Ladung von Schiff zu Schiff enthalten. In dem Plan kann auf bestehende Richtlinien der Reederei hingewiesen werden. Ein Exemplar dieser Reedereirichtlinien für das Umpumpen von Schiff zu Schiff ist dem Plan beizufügen. Der Plan muß auf die gegebenenfalls notwendige Koordinierung mit dem Küstenstaat hinweisen, da derartige Vorhaben in seinen Hoheitsbereich fallen können.
- 2.5.4 Damit die erforderlichen Informationen verfügbar sind, um auf die in Abschnitt 2.5.2 angesprochenen Situationen reagieren zu können, sind bestimmte Pläne, Zeichnungen und schiffsspezifische Einzelheiten, beispielsweise ein Generalplan, Tankplan usw. beizufügen. Aus dem Plan muß erkennbar sein, wo aktuelle Informationen über Ladung, Bunker und Ballast einschließlich Mengen und Art des Inhalts zu finden sind.
- 2.6 Koordinierung auf gesamtstaatlicher und kommunaler Ebene: Rasche und wirksame Koordinierung zwischen Schiff und Küstenstaat oder anderen betroffenen Stellen spielt bei der Minderung der Auswirkungen eines Verschmutzungsereignisses eine entscheidende Rolle. Der Plan muß auf die Notwendigkeit hinweisen, daß der Küstenstaat gegebenenfalls um Genehmigung ersucht werden muß, bevor Maßnahmen zur Schadensminderung eingeleitet werden.
- 2.6.1 Art und Aufgaben der verschiedenen beteiligten gesamtstaatlichen und kommunalen Behörden sind von Staat zu Staat und sogar von Hafen zu Hafen sehr unterschiedlich. Auch die Verteilung der Verantwortlichkeiten für die Veranlassung von Bekämpfungsmaßnahmen sind unterschiedlich. In einigen Küstenstaaten nehmen die Behörden sofort die Bekämpfung auf und stellen anschließend dem Eigentümer die Kosten in Rechnung. In anderen Küstenstaaten obliegt es dem Reeder, die Bekämpfung zu veranlassen. In letzterem Fall bedarf der Plan größerer Genauigkeit und ausführlicher Weisungen für den Kapitän, um ihm bei der Durchführung der Bekämpfungsmaßnahmen zu helfen.
- 3 **Kannbestimmungen**
- 3.1 Neben den in Regel 26 der Anlage I des Übereinkommens vorgeschriebenen Mußbestimmungen können örtliche Anforderungen, Vorgaben des Versicherers oder des Reeders/Betreibers andere Weisungen im Plan erforderlich machen. Dazu kann folgendes gehören: Bereitstellung von Diagrammen und Zeichnungen, an Bord mitgeführte Unfallbekämpfungsausrüstung, Unterrichtung der Öffentlichkeit, Aufzeichnungspflicht und Referenzunterlagen.
- 3.2 Pläne und Diagramme: Neben den in Abschnitt 2.5.4 vorgeschriebenen Plänen können weitere Einzelheiten in bezug auf Konstruktion und Bau des Schiffes dem Plan beigefügt oder ihr Aufbewahrungsort angegeben werden.
- 3.3 Unfallbekämpfungsausrüstung: Einige Schiffe führen eine Ausrüstung zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen mit sich. Art und Anzahl dieser Ausrüstungen können sehr verschieden sein. Der Plan soll ein Bestandsverzeichnis der Ausrüstung enthalten, sofern diese mitgeführt wird. Außerdem soll er Weisungen über den sicheren Gebrauch der Ausrüstung sowie Richtlinien enthalten, anhand derer der Kapitän entscheiden kann, wann der Gebrauch der Ausrüstung gerechtfertigt ist. Es ist sorgfältig darauf zu achten, daß der Gebrauch der Ausrüstung durch die Besatzung zweckmäßig ist und den Sicherheitsvorschriften entspricht. Wird solche Ausrüstung mitgeführt, so soll der Plan bei der Besatzung die Verantwortung für Verteilung, Aufsicht und Wartung festlegen. Damit die Ausrüstung gefahrlos und wirkungsvoll eingesetzt werden kann, soll in dem Plan auch die Ausbildung der Besatzung im Gebrauch der Ausrüstung vorgesehen werden. Der Plan soll die Bestimmung enthalten, daß für die Bekämpfung einer Verschmutzung auf

- See ohne Genehmigung des betreffenden Küstenstaats ein chemisches Mittel nicht eingesetzt werden darf und daß diese Genehmigung auch für den Einsatz von Eindämmungs- und Ölrückgewinnungsgeräten, sofern erforderlich, eingeholt werden muß.
- 3.4 Unterrichtung der Öffentlichkeit: Der Reeder kann es für wünschenswert halten, Weisungen für den Kapitän in bezug auf die Weitergabe von Informationen an die Medien in den Plan aufzunehmen. Diese Weisungen sollen so gestaltet werden, daß die mit dem Notfall ohnehin befaßte Besatzung entlastet wird.
- 3.5 Aufzeichnungspflicht: Wie bei jedem anderen Ereignis, bei dem es schließlich um Fragen der Haftung, Entschädigung und Kostenerstattung geht, kann es der Reeder für wünschenswert halten, Weisungen über die Führung sachdienlicher Unterlagen über das Verschmutzungsereignis in den Plan aufzunehmen. Außer der ausführlichen Aufzeichnung aller an Bord getroffenen Maßnahmen können die Unterlagen den Nachrichtenverkehr mit den Behörden an Land, dem Reeder und anderen Beteiligten sowie eine kurze Zusammenfassung der getroffenen Entscheidungen sowie der abgegebenen und empfangenen Informationen enthalten. Weisungen über die Entnahme von Proben des ausgetretenen Öles und des an Bord geladenen Öles können ebenfalls vorgesehen werden.
- 3.6 Überarbeitung des Planes: Eine regelmäßige Überarbeitung des Planes durch den Reeder, den Betreiber oder den Kapitän wird empfohlen, damit sichergestellt ist, daß die im Plan enthaltenen speziellen Informationen auf dem neuesten Stand sind. Dabei soll ein Kommunikationsverfahren erwogen werden, durch das Änderungen schnell erfaßt und in den Plan eingearbeitet werden können. Dieses Verfahren soll folgendes enthalten:
- .1 Regelmäßige Überarbeitung: Der Plan soll vom Reeder oder Betreiber mindestens einmal jährlich überarbeitet werden, um Änderungen in den örtlichen Gesetzen oder Verordnungen, Namen und Telefonnummern der Kontaktstellen, Merkmalen des Schiffes oder Reedereirichtlinien zu erfassen;
 - .2 Überarbeitung nach einem Ereignis: Nach jeder Anwendung des Planes infolge eines Ereignisses sollen seine Wirksamkeit vom Reeder oder Betreiber des Schiffes beurteilt und entsprechende Änderungen vorgenommen werden.
- 3.7 Erprobung des Planes: Der Plan ist von geringem Wert, wenn die Besatzung, die ihn anwenden soll, nicht mit ihm vertraut ist. Regelmäßige Übungen gewährleisten, daß der Plan erwartungsgemäß seine Aufgabe erfüllt und die angegebenen Kontaktstellen und Fernmeldeverbindungen richtig sind. Solche Übungen können zusammen mit anderen Übungen an Bord abgehalten und in das

Schiffstagebuch eingetragen werden. Auf Schiffen, die eine Ölunfallbekämpfungsausrüstung mit sich führen, gewährleistet die praktische Erfahrung der Besatzung mit dem Gerät eine erhebliche Verbesserung der Sicherheit und Wirksamkeit in einem Notfall. Ausbildungs- und Übungsverfahren können festgelegt werden.

Anhang I

Zusätzliche Referenzliteratur für die Erstellung bordeigener Notfallpläne für Ölverschmutzungen

Folgende Druckschriften können bei der Erstellung von Plänen hilfreich sein:

Manual on Oil Pollution, Section II – Contingency Planning (Handbuch über Ölverschmutzungen – Vorsorgeplanung)

International Maritime Organization (IMO)
ISBN 92 801 1233 3

Zu beziehen in Englisch, Französisch und Spanisch von IMO, Publications Section, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR

Response to Marine Oil Spills (Bekämpfung von Ölverschmutzungen auf See)

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF)
ISBN 0 948691 51 4

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

Provisions Concerning the Reporting of Incidents Involving Harmful Substances under MARPOL 73/78 (Bestimmungen über die Meldung von Ereignissen in Verbindung mit Schadstoffen nach MARPOL 73/78)

IMO
ISBN 92 801 1261 9

Zu beziehen in Englisch, Französisch und Spanisch von IMO, Publications Section

International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (Internationale Sicherheitsrichtlinien für Öltankerschiffe und Terminals)

ISBN 0 948691 62 X
Zu beziehen von Witherby & Co. Ltd., London

Peril at Sea and Salvage

A Guide for Masters (Gefahr auf See und Rettung – ein Leitfaden für Kapitäne)

International Chamber of Shipping and Oil Companies International Marine Forum (ICS/OCIMF)
ISBN 0 948691 46 8

Zu beziehen von Witherby & Co. Ltd., London

Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum) (Leitfaden für das Umpumpen von Schiff zu Schiff [Erdöl])

ICS/OCIMF
ISBN 0 948691 36 0

Zu beziehen von Witherby & Co. Ltd., London

Guidelines for the Preparation of Shipboard Oil Spill Contingency Plans (Richtlinien für die Erstellung bord-eigener Vorsorgepläne für ausgetretenes Öl)

OCIMF/ITOPF

ISBN 1 85609 016 7

Zu beziehen von Witherby & Co. Ltd., London

Anhang II

Mustergliederung eines bordeigenen Notfallplans für Ölverschmutzungen

Alle bordeigenen Notfallpläne für Ölverschmutzungen müssen folgende Einleitung enthalten:

„Einleitung

- 1 Dieser Plan ist in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Regel 26 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu dem Übereinkommen abgefaßt worden.
- 2 Zweck des Planes ist es, dem Kapitän und den Offizieren an Bord des Schiffes Richtlinien an die Hand zu geben, damit sie die entsprechenden Maßnahmen treffen können, wenn ein Verschmutzungseignis eingetreten ist oder wahrscheinlich eintreten wird.
- 3 Der Plan enthält alle in den Richtlinien vorgeschriebenen Informationen und Betriebsanweisungen. Die Anhänge enthalten die Namen, Telefon- und Telexnummern usw. aller im Plan genannten Kontaktstellen sowie andere Referenzunterlagen.
- 4 Der vorliegende Plan ist von der Verwaltung zugelassen; Änderungen oder Überarbeitungen von Teilen des Planes sind ohne vorherige Genehmigung durch die Verwaltung nur in den unten vorgesehenen Fällen zulässig.
- 5 Änderungen des Abschnitts 5 und der Anhänge brauchen von der Verwaltung nicht zugelassen zu werden. Die Anhänge sind von den Reedern, Betreibern und für den Einsatz des Schiffes Verantwortlichen auf dem neuesten Stand zu halten.“

Verzeichnis der Abschnitte

Abschnitt	Überschrift
1	Präambel
2	Meldevorschriften
	2.1 Wann wird gemeldet?
	2.2 Erforderliche Informationen
	2.3 Wer ist zu benachrichtigen?
3	Maßnahmen zur Eindämmung eines Ölaustritts
	3.1 Betriebsbedingtes Austreten von Öl
	3.2 Unfallbedingtes Austreten von Öl
4	Gesamtstaatliche und kommunale Koordinierung
5	Zusätzliche Informationen (freiwillig)

Anhänge

Abschnitt 1: Präambel

- 1 Dieser Abschnitt muß den Zweck und die Benutzung des Planes erläutern und aufzeigen, wie sich der bordeigene Plan zu anderen Plänen verhält, die Maßnahmen an Land betreffen (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 1.4).

Abschnitt 2: Meldevorschriften

- 2 Dieser Abschnitt muß sicherstellen, daß die Meldevorschriften der Regel 26 der Anlage I zu MARPOL 73/78 eingehalten werden, und muß Angaben zu folgenden Fragen enthalten:
 - 2.1 Wann wird gemeldet?
Dieser Abschnitt muß Weisungen darüber enthalten, wann ein tatsächlicher und/oder wahrscheinlicher Ölaustritt zu melden ist (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.3.1).
 - 2.2 Erforderliche Informationen
Dieser Abschnitt muß Einzelheiten über die für die Erstmeldung und für Ergänzungs- oder Folgemeldungen vorgeschriebenen Informationen enthalten. Auf die Entschlüsselung A.648(16) ist hinzuweisen (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.3.2). Dieser Abschnitt muß ein Muster des Meldevordrucks entsprechend der Darstellung in Tabelle 1 enthalten.

Tabelle 1

Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen Muster für die Erstmeldung																																																														
AA (Name des Schiffes, Rufzeichen, Flagge)																																																														
BB (Tag und Uhrzeit des Ereignisses, UTC) <div style="text-align: center; margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;">M</td> <td></td> </tr> </table> </div>									D	D	H	H	M	M																																																
D	D	H	H	M	M																																																									
CC (Position, Breite, Länge) <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="text-align: center;">S</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </div> <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">E</td> <td style="text-align: center;">W</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </div>													d	d	m	m	N	S																			d	d	d	m	m	E	W						oder	DD (Peilung, Entfernung zum Peilobjekt) <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">Seemeilen</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </div>							d	d	d	Seemeilen		
d	d	m	m	N	S																																																									
d	d	d	m	m	E	W																																																								
d	d	d	Seemeilen																																																											
EE (Kurs) <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table> </div>				d	d	d	FF (Geschwindigkeit in Knoten) <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">kn</td> <td style="text-align: center;">kn</td> <td style="text-align: center;">1/10</td> <td></td> </tr> </table> </div>					kn	kn	1/10																																																
d	d	d																																																												
kn	kn	1/10																																																												
LL (vorgesehene Route)																																																														
MM (Hörbereitschaft bei der/den Funkstelle(n))																																																														
NN (Tag und Uhrzeit der nächsten Meldung, UTC) <div style="text-align: center; margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;">M</td> <td></td> </tr> </table> </div>									D	D	H	H	M	M																																																
D	D	H	H	M	M																																																									
PP (Art und Menge der Ladung/Bunker an Bord)																																																														
QQ (kurze Beschreibung der Ausfälle/Mängel/Schäden)																																																														
RR (kurze Beschreibung der Verschmutzung einschließlich einer Schätzung der verlorenen Menge)																																																														
SS (kurze Beschreibung des Wetters und des Seegangs)																																																														
WIND <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Richtung</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </div> <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Geschwindigkeit (Beaufort)</td> <td></td> </tr> </table> </div>					Richtung						Geschwindigkeit (Beaufort)		DÜNUNG <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Richtung</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </div> <div style="margin-top: 5px;"> <table style="border: none; margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Höhe</td> <td style="text-align: center;">(m)</td> </tr> </table> </div>					Richtung						Höhe	(m)																																					
Richtung																																																														
Geschwindigkeit (Beaufort)																																																														
Richtung																																																														
Höhe	(m)																																																													
TT (Notwendige Informationen für die Kontaktaufnahme mit dem Reeder/Betreiber/Agent des Schiffes)																																																														
UU (Größe und Typ des Schiffes) Länge: (m) Breite: (m) Tiefgang: (m) Typ:																																																														
XX (Zusätzliche Informationen) Kurze Beschreibung des Ereignisses: Benötigte Hilfe von außen: Getroffene Maßnahmen: Besatzungsstärke und Beschreibung etwaiger Verletzungen: Angaben über den P & I Club und dessen örtlichen Beauftragten: Sonstige Angaben:																																																														
Fußnote: Die im obigen Muster in alphabetischer Reihenfolge benutzten Referenzbuchstaben stammen aus den „Allgemeinen Grundsätzen für Meldesysteme und Meldevorschriften für Schiffe, einschließlich der von der IMO mit der EntschlieÙung A 648(16) beschlossenen Richtlinien für das Melden von Ereignissen in Verbindung mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder Meeresschadstoffen“. Es werden nicht alle Buchstaben des Alphabets benutzt, da bestimmte Buchstaben der Kennzeichnung von Angaben vorbehalten sind, die für andere Standardmeldevordrucke vorgesehen sind, z. B. zur Übermittlung von Informationen über die Route.																																																														

2.3. Wer ist zu benachrichtigen?

Dieser Abschnitt muß den Benutzer des Planes auf Anhänge verweisen, in denen die Kontaktstellen für folgendes aufgelistet sind:

- Kontaktstellen des Küstenstaats (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.4.3);
- Kontaktstellen im Hafen (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.4.4) und
- schiffseigene Kontaktstellen (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.4.5);

Die Anhänge enthalten Beispiele für eine mögliche Darstellung dieser Informationen.

Abschnitt 3: Maßnahmen zur Eindämmung eines Ölaustritts

3 Dieser Abschnitt muß sicherstellen, daß die Bestimmungen der Regel 26 der Anlage I zu MARPOL 73/78 über die Maßnahmen zur Eindämmung eines Ölaustritts eingehalten werden, und muß Angaben zu folgenden Fragen enthalten:

3.1 Betriebsbedingtes Austreten von Öl

Dieser Abschnitt muß schiffsspezifische Informationen

in bezug auf solche Maßnahmen enthalten, die bei betriebsbedingtem Austreten von Öl zu treffen sind (siehe Abschnitt 2.5.2.1). Zumindest sind die Verfahren aufzuführen, die beim Austreten von Öl infolge von Leckagen in Rohrleitungen, bei Tanküberlauf und bei Undichtigkeiten im Schiffskörper anzuwenden sind.

3.2 Unfallbedingtes Austreten von Öl

Dieser Abschnitt muß schiffs- und reedereispezifische Informationen über Maßnahmen enthalten, die zumindest bei folgenden Unfallszenarien zu treffen sind: Strandung, Brand/Explosion, Zusammenstoß, Schäden am Schiffskörper, gefährliche Schlagseite (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.5.2.2). Dieser Abschnitt muß auch Weisungen für die vordringlich zu treffenden Maßnahmen enthalten (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.5). Gegebenenfalls ist die Abgabe der erforderlichen Informationen in Form von Kontrolllisten/Ablaufplänen (Fluß-Diagrammen) in Erwägung zu ziehen. Die nachstehende Tabelle 2 enthält ein Beispiel für die Art der Darstellung von Informationen in bezug auf Bekämpfungsmaßnahmen und die Verantwortlichkeiten der Besatzung:

Tabelle 2

Art des betriebsbedingten Austretens von Öl	Zu treffende Maßnahme	Verantwortliches Besatzungsmitglied (nur Dienstgrad angeben)
Leckage in Rohrleitungen	Flüssigkeitsfluß unterbrechen	Leitender technischer Offizier

Dieser Abschnitt muß gegebenenfalls ein Verzeichnis der Angaben enthalten, die für die Beurteilung der Leckstabilität und der Längsfestigkeit des beschädigten Schiffes erforderlich sind.

Abschnitt 4: Koordinierung auf gesamtstaatlicher und kommunaler Ebene

4 Dieser Abschnitt muß Informationen enthalten, die dem Kapitän helfen, Maßnahmen durch den Küstenstaat, die kommunale Verwaltung oder andere betroffene Stellen in Gang zu setzen (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.6). Je nach dem Fahrtgebiet des Schiffes muß dieser Abschnitt Informationen und Weisungen enthalten, die dem Kapitän bei der Durchführung von Gegenmaßnahmen helfen, falls diese Maßnahmen nicht von Behörden an Land veranlaßt werden. Ausführliche Informationen für bestimmte Gebiete können dem Plan als Anhänge beigefügt werden.

Abschnitt 5: Zusätzliche Informationen (freiwillig)

5 Dieser Abschnitt soll zusätzliche Informationen enthalten, die nach Ermessen des Reeders des Schiffes in den Plan aufgenommen werden. Obgleich diese Informationen in Regel 26 der Anlage I zu MARPOL 73/78 nicht vorgeschrieben sind, könnten sie von den kommunalen Behörden in den vom Schiff angelaufenen Häfen verlangt werden; sie können aber auch in den Plan einbezogen werden, um dem Kapitän des Schiffes in einem Notfall die Arbeit zusätzlich zu erleichtern. Diese Informationen können folgendes umfassen:

- Verfahren zur Überarbeitung des Planes;
- Ausbildungs- und Übungsverfahren;
- Verfahren für die Aufzeichnungspflicht;
- Grundsätze des Reeders/Betreibers über die Unterrichtung der Öffentlichkeit;
- sonstiges

(Siehe „Richtlinien“ Abschnitt 3)

Anhänge

Dem Plan sind zumindest folgende Anhänge beizufügen:

- Verzeichnis der Kontaktstellen des Küstenstaats (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.4.3);
- Verzeichnis der Kontaktstellen im Hafen, soweit erforderlich (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.4.4);
- Verzeichnis der schiffseigenen Kontaktstellen (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.4.5);
- Pläne und Zeichnungen des Schiffes (siehe „Richtlinien“ Abschnitt 2.5.4).

Außerdem können folgende Informationen beigefügt werden:

- Ablaufpläne (hierbei ist an einen Aushang an einer exponierten Stelle, z. B. am Brückenschott gedacht);
- Informationen über die Aufgaben und Verantwortlichkeiten gesamtstaatlicher und kommunaler Behörden;
- andere Referenzunterlagen.

Anhang
Schiffseigene Kontaktstellen

Die folgende Tabelle veranschaulicht beispielhaft, wie Informationen für schiffseigene Kontaktstellen weitergeleitet werden können.

a) Kontaktstellen: Reeder/Betreiber

Name der Einrichtung/ Person, mit der Verbindung aufzunehmen ist	Anschrift	Kontaktaufnahme mittels	Bemerkungen
Reeder/Betreiber		Telefon: Fax: Telex: INMARSAT-Telex: INMARSAT-Fax:	

b) Andere Stellen für schiffseigene Kontakte

Name der Einrichtung/ Person	Anschrift	Kontaktaufnahme mittels	Bemerkungen
Charterer			
Örtlicher Schiffsagent			
P & I Club und dessen Beauftragte			

Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen
Ablaufplan (Fluß-Diagramm)

Dieser Ablaufplan stellt die Reihenfolge der Maßnahmen dar, in der die Schiffsbesatzung aufgrund der von der Organisation veröffentlichten Richtlinien für die Bekämpfung eines Ölverschmutzungsereignisses vorzugehen hat. Man darf sich bei der Bekämpfung nicht allein auf dieses Schema berufen, das nicht erschöpfend ist. Die Einbeziehung spezieller Hinweise in den Plan ist zu beachten. Die angegebenen Maßnahmen dienen dem Zweck, der Besatzung dabei zu helfen, den Ölaustritt zu unterbrechen oder auf ein Mindestmaß zu beschränken und seine Auswirkungen zu mildern. Die Maßnahmen gliedern sich in zwei Hauptkategorien: Melden und Eingreifen.

EINLEITEN VON ÖL
wahrscheinlich oder tatsächlich

Beurteilung der Art des Ereignisses

Erforderliche Maßnahmen

- Alarmieren der Besatzungsmitglieder
- Feststellung der Ursache des Austritts
- Beurteilung des Austritts

Meldung	Maßnahmen zur Bekämpfung des Einleitens	
durch Kapitän und/oder beauftragtes Besatzungsmitglied	Maßnahmen zur Verringerung des Austritts von Öl und der Bedrohung der Meeresumwelt	
<p>Wann wird gemeldet? Bei jedem wahrscheinlichen oder tatsächlichen Austritt von Öl</p> <p>Wie wird gemeldet?</p> <ul style="list-style-type: none"> • auf schnellstem Weg an die Küsten-Funkstelle • an die zuständige Schiffsüberwachungsstelle • an die SAR-Leitstelle (RCC) (auf See) • auf schnellstmöglichem Weg an die örtlichen Behörden <p>Mit wem ist Verbindung aufzunehmen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • dem nächsten Küstenstaat • den Hafen- und Terminalbetreibern (im Hafen) • der Reederei; P & I Club • dem Charterer; Eigentümer der Ladung • siehe auch Listen der Kontaktstellen 	<p>Navigatorische Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurs/Position und/oder Geschwindigkeit ändern • Krängung und/oder Trimm ändern • Ankern • Schiff auf Grund setzen • Schleppmaßnahmen einleiten • Zugang zu sicherem Hafen beurteilen • Wetter-/Gezeiten-/Dünungsvorhersage • ausgetretenes Öl beobachten • Aufzeichnung der Ereignisse/Maßnahmen und angerufenen Kontaktstellen 	<p>Seemännische Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beurteilen der Sicherheitslage und Treffen von Vorsichtsmaßnahmen • Beratung über vorrangige Gegen-/Verhütungsmaßnahmen • Überlegungen bzgl. Leckstabilität und Beanspruchung des Schiffskörpers • Ballasten/Lenzen • Umpumpen der Ladung von Tank zu Tank • Not-Umpumpen von Ladung und/oder Bunkerinhalt von Schiff zu Schiff • Maßnahmen an Bord treffen für <ul style="list-style-type: none"> – Leckabdichtung – Brandbekämpfung – Handhabung der bord-eigenen Ölunfallausrüstung (falls vorhanden) – Sonstiges
<p>Was wird gemeldet?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstmeldung (Entschl. A.648(16)) • Folgemeldungen • Eigenschaften des ausgetretenen Öles • Angaben zur Ladung/zum Ballast/Bunker • Wetter- und Seegangsbedingungen • Verhalten/Drift des ausgetretenen Öles • benötigte Hilfe z. B. für <ul style="list-style-type: none"> – Bergung – Leichterungskapazität – mechanische Ausrüstung – externes Ölbekämpfungsteam – chemische Dispergatoren/Lösungsmittel 	<p>Schritte zum Ingangsetzen der externen Hilfsmaßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • vgl. Listen des Küstenstaats/Hafenstaats wegen örtlicher Hilfe • vgl. Liste der schiffseigenen Kontaktstellen • benötigte externe Reinigungsmittel • ständige Überwachung der Maßnahmen 	





Notfallplan für Ölverschmutzungen

Muster

SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN

Ausgestellt nach der Regel 26 der Anlage I von MARPOL 73/78 und nach den Richtlinien für die Entwicklung der Notfallpläne für Ölverschmutzungen, EntschlieÙung MEPC. 54 (32), angenommen am 6. März 1992

im Namen der Regierung der
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
 durch die See-Berufsgenossenschaft

Issued in accordance with regulation 26 of Annex I of MARPOL 73/78 and under the provisions of the Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans, RESOLUTION MEPC. 54 (32), adopted on 6 March 1992

under the authority of the Government of the
 Federal Republic of Germany
 by See-Berufsgenossenschaft

Hiermit wird bescheinigt,
 This is to certify

daÙ der Notfallplan für Ölverschmutzungen für das Schiff:
 that the Shipboard Oil Pollution Emergency Plan for the ship:

Name des Schiffes Name of ship	Unterscheidungssignal Distinctive number or letters	Heimathafen Port of registry	Bruttoreaumgehalt Gross tonnage

Schiffstyp
 Type of ship

Öltankschiff*)
 Oil tanker*)

Schiff mit Ladetanks, das kein Öltankschiff ist und unter Regel 2 Absatz 2 der Anlage I des Übereinkommens fällt*)
 Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2 (2) of Annex I of the Convention*)

Sonstiges Schiff*)
 Ship other than any of the above*)

ordnungsgemäß überprüft und als vollständig in Übereinstimmung mit Regel 26 der Anlage I von MARPOL 73/78 und den Richtlinien für die Entwicklung von Notfallplänen für Ölverschmutzungen (Anlage zur EntschlieÙung MEPC. 54 (32)) befunden worden ist.
 has been duly examined and found to be fully in compliance with the regulation 26 of Annex I of MARPOL 73/78 and with the Guidelines for the Development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans (annex to resolution MEPC. 54 (32)).

L.S.

**See-Berufsgenossenschaft
 – Schiffssicherheitsabteilung –**

Ausgestellt in Hamburg am
 Issued at Hamburg (date of issue)

.....

*) Nichtzutreffendes streichen
 Delete as appropriate
 Vordruck NP
 Form NP