

signalanlagen. Sie richten sich nach den maßgebenden gesetzlichen Regelungen, insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der jeweils geltenden Fassung.

Mit meinem Schreiben vom 19.12.2007 (Bezug 3.) hatte ich um Stellungnahme zu dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) vorgelegten Entwurf der RiLSA gebeten. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden von der FGSV geprüft und sind zusammen mit Ergänzungen des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenverkehrs-Ordnung/-Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi, Bezug 4. und 5.) in die vorliegende Neufassung der RiLSA, Ausgabe 2015, eingeflossen.

Die RiLSA, Ausgabe 2015, ersetzen die RiLSA, Ausgabe 1992, sowie die Teilfortschreibung 2003. Die Neufassung berücksichtigt aktuelle technische Entwicklungen sowie geänderte rechtliche Regelungen.

Die RiLSA, Ausgabe 2015, stehen in Einklang mit dem Neuerlass der StVO vom 06.03.2013 (Bezug 6. bzw. BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013, sowie der VwV-StVO vom 22.10.1998 in der Fassung vom 11.11.2014.

Im Einvernehmen mit den für StVO und die Verkehrspolizei zuständigen Obersten Landesbehörden weise ich auf die RiLSA, Ausgabe 2015, hin.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes bitte ich die RiLSA, Ausgabe 2015, ab sofort bei Entwurf, Ausführung und Betrieb zugrunde zu legen.

Meine Schreiben vom 24.06.1992 sowie 12.03.2004 (Bezüge 1. und 2.) werden hiermit gegenstandslos. Die RiLSA, Ausgabe 1992, sowie die Teilfortschreibung 2003 bitte ich nicht mehr anzuwenden.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, bei den in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen in gleicher Weise zu verfahren.

Hinsichtlich der Regelungen zur Signalisierung des Radverkehrs in Abschnitt 2.3.1.6 „Radverkehr“ der RiLSA, Ausgabe 2015, weise ich auf die bis zum 31.12.2016 geltende Übergangsregelung gemäß § 37 Absatz 2 Satz 6 der StVO hin.

Ich bitte um Übersendung eines Abdruckes Ihres Einführungserlasses bis zum **04.12.2015**.

Über Ihre Erfahrungen mit der Anwendung der RiLSA, Ausgabe 2015, bitte ich mir zum 31.12.2016 zu berichten.

Die RiLSA, Ausgabe 2015, sind beim FGSV Verlag GmbH, Wesseling Str. 17, 50999 Köln, zu beziehen.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

(VkBf. 2015 S. 635)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 168 Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) (Entschlieung A.1070(28))

Am 4. Dezember 2013 hat die Vollversammlung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) mit der Entschlieung A.1070(28) den Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code) beschlossen.

Die Entschlieung A.1070(28) wird nachstehend in deutscher Fassung amtlich bekannt gegeben.

Bonn, den 22. September 2015
WS 20/6274.10/1

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Nicki Boldt

Entschlieung A.1070(28) angenommen am 4. Dezember 2013 (Tagesordnungspunkt 10)

Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code)

Die Versammlung –

im Hinblick auf Artikel 15 Buchstabe j des Übereinkommens über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation hinsichtlich der Aufgaben der Versammlung in Bezug auf Vorschriften und Richtlinien für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe;

sowie im Hinblick darauf, dass sie mit Entschlieung A.1018(26) den Zeitrahmen und den Maßnahmenplan zur Prüfung und Einführung eines institutionalisierten Auditsystems der IMO-Mitgliedstaaten genehmigt hat;

sowie im Hinblick darauf, dass sie mit Entschlieung A.1054(27) den Code von 2011 für die Anwendung verbindlicher IMO-Instrumente angenommen hat, der Leitlinien für die Anwendung und Durchsetzung von IMO-Rechtsinstrumenten enthält und die Grundlage des freiwilligen Auditsystems der IMO-Mitgliedstaaten darstellt, insbesondere hinsichtlich der Bestimmung der zu auditierenden Bereiche;

im Bewusstsein der Forderung der siebten Tagung der UN-Kommission für nachhaltige Entwicklung (CSD 7), Maßnahmen zu entwickeln, die sicherstellen, dass Flaggenstaaten den IMO-Übereinkommen und anderen einschlägigen Übereinkommen, denen sie als Vertragsparteien angehören, voll und ganz Wirksamkeit verleihen, sodass die Schiffe aller Flaggenstaaten den internationalen Regeln und Normen entsprechen;

in der Erkenntnis, dass die Vertragsparteien der einschlägigen internationalen Übereinkommen sich im Rahmen

des Ratifizierungsverfahrens dazu verpflichtet haben, ihrer Verantwortung in vollem Umfang nachzukommen und ihre Verpflichtungen nach den Übereinkommen und anderen Rechtsinstrumenten, denen sie als Vertragsparteien angehören, zu erfüllen;

in Bekräftigung der Feststellung, dass Staaten die vorrangige Verantwortung dafür tragen, dass sie über ein geeignetes und wirksames System zur Kontrolle von Schiffen, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, verfügen und dafür, sicherzustellen, dass diese den einschlägigen internationalen Regeln und Vorschriften für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt entsprechen;

ferner in Bekräftigung der Feststellung, dass Staaten in ihrer Eigenschaft als Hafen- und Küstenstaaten weitere Pflichten und Verantwortlichkeiten nach geltendem internationalem Recht in Bezug auf die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt haben;

unter Hinweis darauf, dass sich für Staaten durch den Beitritt zu Rechtsinstrumenten, welche die Verbesserung der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zum Ziel haben, zwar bestimmte Vorteile ergeben, sich diese Vorteile jedoch nur vollständig verwirklichen lassen, wenn alle Vertragsparteien ihren Pflichten nach den jeweiligen Rechtsinstrumenten nachkommen;

sowie unter Hinweis darauf, dass die letztendliche Wirksamkeit eines jeden Rechtsinstruments unter anderem davon abhängt, ob alle Staaten

- a) sämtlichen Rechtsinstrumenten mit Bezug auf die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung beitreten;
- b) diese Rechtsinstrumente vollständig und wirksam umsetzen und durchsetzen; und
- c) der Organisation entsprechend den Erfordernissen Bericht erstatten;

in dem Wunsch, die Mitgliedsregierungen weiter dabei zu unterstützen, ihre Leistungsfähigkeit und ihre Gesamtleistung zu verbessern, damit sie in der Lage sind, die IMO-Rechtsinstrumente, denen sie als Vertragsparteien angehören, einzuhalten;

im Bewusstsein der Schwierigkeiten, denen sich manche Mitgliedstaaten im Hinblick auf die vollständige Einhaltung aller Vorschriften der verschiedenen IMO-Rechtsinstrumente, denen sie als Vertragsparteien angehören, gegenüber sehen mögen;

in Würdigung der Notwendigkeit, alle derartigen Schwierigkeiten so weit wie möglich auszuräumen und im Hinblick darauf, dass die Organisation aus diesem Grund und zu diesem Zweck ein integriertes Programm für die technische Zusammenarbeit eingerichtet hat;

ferner unter Hinweis darauf, dass der Schiffssicherheitsausschuss und der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt Vorschriften zur Annahme durch die Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, des Protokolls von 1988 zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966, des Internationalen Überein-

kommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen, des Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen und des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten ausgearbeitet haben, welche die Verwendung des in Absatz 1 des Beschlussteils in Bezug genommenen Codes verbindlich vorschreiben;

ferner im Hinblick auf ihre Prüfung von Vorschriften zur Annahme durch die Vertragsregierungen des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966, des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 und des Übereinkommens von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, welche die Verwendung des in Absatz 1 des Beschlussteils in Bezug genommenen Codes ebenso verbindlich vorschreiben;

nach Prüfung der von dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner vierundsechzigsten Tagung ausgesprochenen Empfehlungen sowie der vom Schiffssicherheitsausschuss auf seiner einundneunzigsten Tagung ausgesprochenen Empfehlungen –

- 1 beschließt den in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegebenen Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code);
- 2 fordert den Schiffssicherheitsausschuss und den Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf, den Code regelmäßig zu überprüfen und der Versammlung in Abstimmung mit dem Rat Änderungsvorschläge zu diesem vorzulegen; und
- 3 widerruft Entschließung A.1054(27) über den Code von 2011 für die Anwendung verbindlicher IMO-Instrumente.

Anlage

Code für die Anwendung der IMO-Instrumente (III-Code)

Inhaltsverzeichnis

Teil 1 – Gemeinsame Bereiche

Zielsetzung
Strategie
Allgemeines
Anwendungsbereich
Erste Maßnahmen
Übermittlung von Informationen
Aufzeichnungen
Verbesserung

Teil 2 – Flaggenstaaten

Anwendung
Übertragung von Befugnissen
Durchsetzung
Für den Flaggenstaat tätige Besichtigter
Untersuchungen des Flaggenstaats
Beurteilung und Überprüfung

Teil 3 – Küstenstaaten

Anwendung
Durchsetzung
Beurteilung und Überprüfung

Teil 4 – Hafenstaaten

Anwendung
Durchsetzung
Beurteilung und Überprüfung

Teil 1 – Gemeinsame Bereiche**Zielsetzung**

- 1 Ziel dieses Codes ist es, die Sicherheit im weltweiten Seeverkehr sowie den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern und Staaten bei der Anwendung von Rechtsinstrumenten der Organisation zu unterstützen.
- 2 Verschiedene Staaten werden diesen Code entsprechend ihren eigenen spezifischen Gegebenheiten betrachten und sollen nur zur Anwendung der Rechtsinstrumente verpflichtet sein, denen sie als Vertragsregierungen oder Vertragsparteien angehören. Aufgrund ihrer geografischen Lage und spezifischen Gegebenheiten können manche Staaten eine wichtigere Rolle als Flaggenstaat und eine weniger wichtige Rolle als Hafenstaat oder Küstenstaat spielen, während andere eine wichtigere Rolle als Küstenstaat oder als Hafenstaat und eine weniger wichtige Rolle als Flaggenstaat spielen mögen.

Strategie

- 3 Um das Ziel dieses Codes zu erreichen, wird den Staaten empfohlen
 - .1 eine Gesamtstrategie zu entwickeln, um sicherzustellen, dass sie ihre internationalen Pflichten und Verantwortlichkeiten als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaat erfüllen;
 - .2 eine Methodik zur Überwachung und Bewertung der Strategie im Hinblick auf deren Eignung dazu zu schaffen, eine wirksame Anwendung und Durchsetzung einschlägiger verbindlicher internationaler Rechtsinstrumente sicherzustellen; und
 - .3 die Strategie fortlaufend zu überprüfen, um die organisatorische Gesamtleistung und Leistungsfähigkeit als Flaggen-, Hafen- und Küstenstaat zu erreichen, aufrechtzuerhalten und zu verbessern.

Allgemeines

- 4 Nach den allgemeinen Vorschriften des Rechts der Verträge und der IMO-Übereinkommen sollen die Staaten die Verantwortung dafür tragen, Gesetze und sonstige Vorschriften zu erlassen sowie alle weiteren Schritte zu ergreifen, die gegebenenfalls notwendig sind, um diesen Rechtsinstrumenten voll und ganz Wirksamkeit zu verleihen und auf diese Weise den Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie den Schutz der Meeresumwelt sicherzustellen.
- 5 Bei der Ergreifung von Maßnahmen zur Verhütung, Verringerung und Bekämpfung der Verschmutzung der Meeresumwelt sollen die Staaten so vorgehen, dass sie weder unmittelbar noch mittelbar Schädigungen oder Gefährdungen aus einem Gebiet in ein

anderes verlagern oder eine Art von Verschmutzung in eine andere umwandeln.

Anwendungsbereich

- 6 Der Code zielt auf die Behandlung derjenigen Aspekte ab, die eine Vertragsregierung oder eine Vertragspartei beachten muss, um den einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten, denen sie als Vertragsregierung oder Vertragspartei angehört, voll und ganz Wirksamkeit zu verleihen; zu diesen zählen:
 - .1 der Schutz des menschlichen Lebens auf See;
 - .2 die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe;
 - .3 die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten;
 - .4 die Freiborde;
 - .5 die Schiffsvermessung; und
 - .6 die Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.
- 7 Die folgenden Gebiete sollen bei der Entwicklung von Strategiekonzepten, Rechtsvorschriften, den zugehörigen Regeln und Bestimmungen sowie von Verwaltungsverfahren für die Anwendung und Durchsetzung dieser Pflichten und Verantwortlichkeiten durch den Staat Berücksichtigung finden und behandelt werden:
 - .1 Hoheitsbefugnisse;
 - .2 Organisation und Kompetenzen;
 - .3 Rechtsvorschriften, Regeln und Bestimmungen;
 - .4 Verkündung der anwendbaren verbindlichen internationalen Rechtsinstrumente, Regeln und Bestimmungen;
 - .5 Durchsetzungsregelungen;
 - .6 Kontroll-, Besichtigungs-, Überprüfungs-, Audit-, Bestätigungs-, Genehmigungs- und Zulassungsfunktionen;
 - .7 Auswahl, Anerkennung, Genehmigung, Ermächtigung und Überwachung anerkannter Organisationen, soweit zutreffend, und der ernannten Besichtiger;
 - .8 Untersuchungen, die der Organisation gemeldet werden müssen; und
 - .9 Übermittlung von Berichten an die Organisation und andere Verwaltungen.

Erste Maßnahmen

- 8 Wenn ein neues oder geändertes Rechtsinstrument der Organisation für einen Staat in Kraft tritt, soll die Regierung dieses Staates in der Lage sein, es mittels geeigneter nationaler Rechtsvorschriften anzuwenden und durchzusetzen und über die zur Anwendung und Durchsetzung erforderliche Infrastruktur verfügen. Dies bedeutet, dass die Regierung des Staates
 - .1 in der Lage sein soll, Gesetze zu erlassen, die eine wirksame Ausübung der Hoheitsgewalt und Kontrolle in administrativen, technischen und sozialen Belangen in Bezug auf Schiffe, die die Flagge dieses Staates führen, ermöglichen und insbesondere die Rechtsgrundlage schaffen für

- allgemeine Anforderungen hinsichtlich der Register, die Überprüfung von Schiffen, Gesetze zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Verhütung von Verschmutzung, die auf diese Schiffe Anwendung finden, sowie für die Ausarbeitung damit zusammenhängender Regeln;
- .2 über eine Rechtsgrundlage für die Durchsetzung ihrer nationalen Gesetze und sonstigen Vorschriften, einschließlich der damit verbundenen Untersuchungs- und Strafverfahren, verfügen soll; und
 - .3 über ausreichendes Personal mit seeschiffahrtsbezogenem Fachwissen verfügen soll, das sie beim Erlass der erforderlichen nationalen Gesetze unterstützt und alle Verantwortlichkeiten des Staates, einschließlich der in den jeweiligen Übereinkommen vorgeschriebenen Berichterstattung, erfüllen kann.

Übermittlung von Informationen

- 9 Der Staat soll allen Betroffenen seine Strategie gemäß Absatz 3 bekannt machen; diese Bekanntmachung soll Angaben zu seinen nationalen Rechtsvorschriften umfassen.

Aufzeichnungen

- 10 Soweit zweckdienlich sollen als Nachweis für die Einhaltung der Vorschriften und das wirksame Tätigwerden des Staates Aufzeichnungen angefertigt und gepflegt werden. Die Aufzeichnungen sollen lesbar, leicht auffindbar und abrufbar bleiben. Zur Festlegung der erforderlichen Kontrollen für das Auffinden, die Speicherung, den Schutz, den Abruf, die Aufbewahrungszeit und die Anordnung von Aufzeichnungen soll ein dokumentiertes Verfahren ausgearbeitet werden.

Verbesserung

- 11 Die Staaten sollen die Wirksamkeit der Maßnahmen, die ergriffen werden, um die Übereinkommen und Protokolle, die sie angenommen haben, umzusetzen, ständig verbessern. Verbesserungen sollen erzielt werden durch die konsequente und wirksame Anwendung und Durchsetzung der entsprechenden nationalen Rechtsvorschriften und durch die Überwachung der Einhaltung.
- 12 Der Staat soll eine Kultur fördern, die Gelegenheiten zur Verbesserung der Leistung im Bereich von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Sicherheit im Seeverkehr und dem Umweltschutz bietet; diese könnten unter anderem Folgendes umfassen:
 - .1 Fortbildungsprogramme im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr und der Verschmutzungsverhütung;
 - .2 regionale und nationale Übungen im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr und der Verschmutzungsverhütung, die ein breites Spektrum nationaler, regionaler und internationaler Seeschiffahrtsorganisationen und unternehmen sowie von Seeleuten einbeziehen; und
 - .3 Nutzung eines Belohnungs- und Anreizsystems für Reedereien und Seeleute im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit und Verschmutzungsverhütung.

- 13 Darüber hinaus soll der Staat Maßnahmen zur Ermittlung und Beseitigung der Ursachen von Nichteinhaltungen von Vorschriften ergreifen, um eine Wiederholung zu verhindern; diese Maßnahmen sollen unter anderem Folgendes umfassen:
 - .1 die Überprüfung und Analyse von Fällen der Nichteinhaltung von Vorschriften;
 - .2 die Ergreifung erforderlicher Abhilfemaßnahmen; und
 - .3 die Überprüfung der ergriffenen Abhilfemaßnahmen.
- 14 Der Staat soll die zur Beseitigung der Ursachen für die Nichteinhaltung von Vorschriften erforderlichen Maßnahmen ermitteln, um eine Wiederholung der Nichteinhaltung zu verhindern.

Teil 2 – Flaggenstaaten

Anwendung

- 15 Um ihre Verantwortlichkeiten und Pflichten wirksam zu erfüllen, sollen Flaggenstaaten
 - .1 durch den Erlass nationaler Rechtsvorschriften und Leitlinien Strategiekonzepte einführen, die die Anwendung und Durchsetzung aller Übereinkommen und Protokolle mit Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr und die Verschmutzungsverhütung, denen sie als Vertragsparteien angehören, unterstützen; und
 - .2 innerhalb ihrer Verwaltungen die Verantwortlichkeiten für die gegebenenfalls erforderliche Fortschreibung und Überarbeitung aller eingeführten einschlägigen Strategiekonzepte zuweisen.
- 16 Ein Flaggenstaat soll Ressourcen aufbauen und Verfahren festlegen, mit denen ein Sicherheits- und Umweltschutzprogramm durchgeführt werden kann, das mindestens Folgendes umfassen soll:
 - .1 Verwaltungsanweisungen zur Anwendung der einschlägigen internationalen Regeln und Vorschriften sowie die Ausarbeitung und Veröffentlichung aller möglicherweise erforderlichen nationalen Auslegungsbestimmungen einschließlich der Zeugnisse, die von einer Klassifikationsgesellschaft, die vom Flaggenstaat nach SOLAS-Regel XI-1/1 anerkannt wird, erteilt wurden und die vom Flaggenstaat zum Nachweis der Einhaltung der schiffbaulichen, mechanischen, elektrischen und/oder anderen Anforderungen eines internationalen Übereinkommens, dem der Flaggenstaat als Vertragspartei angehört, oder zur Einhaltung einer Anforderung der nationalen Bestimmungen des Flaggenstaats vorgeschrieben sind;
 - .2 Einhaltung der Anforderungen der einschlägigen internationalen Rechtsinstrumente unter Anwendung eines Audit- und Überprüfungsprogramms, das von etwaigen Verwaltungsstellen, die die erforderlichen Zeugnisse und die entsprechende Dokumentation ausstellen und/oder von etwaigen Einrichtungen, denen vom Staat Befugnisse für die Erteilung der erforderlichen Zeugnisse und der entsprechenden Dokumentation übertragen worden sind, unabhängig ist;

- .3 Einhaltung der Anforderungen im Zusammenhang mit den internationalen Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten. Dies umfasst unter anderem
- .1 die Ausbildung, die Beurteilung der Befähigung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten;
 - .2 Zeugnisse und Vermerke, die die Befähigung der Seeleute unter Verwendung der einschlägigen Terminologie sowie von Begriffen, die denjenigen entsprechen, die im für das Schiff ausgestellten Schiffsbesatzungszeugnis verwendet werden, genau wiedergeben;
 - .3 die unparteiische Untersuchung jedes gemeldeten Fehlers von Inhabern durch den Staat erteilter Befähigungszeugnisse und Vermerke, der eine unmittelbare Gefahr für das menschliche Leben oder Eigentum auf See oder für die Meeresumwelt darstellen kann, unabhängig davon, ob er Konsequenz eines Handelns oder Unterlassens war;
 - .4 Regelungen für den Entzug, die Aussetzung oder die Aufhebung durch den Staat erteilter Befähigungszeugnisse oder Vermerke soweit dies angezeigt und erforderlich ist, um Betrug zu verhindern; und
 - .5 Verwaltungsvereinbarungen, auch über Tätigkeiten in den Bereichen Ausbildung, Beurteilung der Befähigung sowie Zeugniserteilung, die auf dem Gebiet eines anderen Staates durchgeführt werden, und die zum Inhalt haben, dass der Flaggenstaat seine Verantwortung dafür akzeptiert, die Befähigung von Kapitänen, Offizieren und anderen Seeleuten zu gewährleisten, die auf Schiffen Dienst tun, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind;
- .4 die Durchführung von Unfalluntersuchungen und die angemessene sowie rechtzeitige Bearbeitung von Fällen, die Schiffe betreffen, bei denen Mängel festgestellt wurden; und
- .5 die Ausarbeitung, Dokumentation und Bereitstellung von Leitlinien zu den in den einschlägigen Rechtsinstrumenten enthaltenen Vorschriften, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.
- 17 Ein Flaggenstaat soll sicherstellen, dass Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, ausreichend und effizient besetzt sind; hierbei sollen einschlägige und bestehende Maßnahmen, wie die von der Organisation angenommenen Grundsätze für eine sichere Schiffsbesatzung, Berücksichtigung finden.
- 18 Ein Flaggenstaat, der eine anerkannte Organisation ermächtigt, in seinem Namen Besichtigungen, Überprüfungen und Audits durchzuführen, Zeugnisse und Dokumente auszustellen, Schiffe anzumarkieren und weitere gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten durchzuführen, die nach den Übereinkommen der Organisation oder seinen nationalen Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind, soll solche Ermächtigungen ausschließlich im Hinblick auf Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften der verbindlichen internationalen Rechtsinstrumente regeln, um
- .1 zu bestimmen, ob die anerkannte Organisation über angemessene Ressourcen in Bezug auf ihre technischen, managementbezogenen und Recherchefähigkeiten verfügt, um die ihr übertragenen Aufgaben entsprechend den festgelegten Normen für anerkannte Organisationen, die im Namen der Verwaltung tätig sind, nach den einschlägigen Rechtsinstrumenten der Organisation¹ wahrnehmen zu können;
 - .2 diesen eine formelle schriftliche Vereinbarung zwischen der Verwaltung und der anerkannten Organisation zugrunde zu legen, die mindestens die Bestandteile, die in den einschlägigen Rechtsinstrumenten der Organisation² festgelegt sind oder gleichwertige rechtliche Regelungen umfasst, und die auf der Mustervereinbarung zur Ermächtigung von anerkannten Organisationen, die im Namen der Verwaltung tätig werden³, beruhen kann;
 - .3 spezifische Anweisungen für das Vorgehen in Fällen festzulegen, in denen ein Schiff nicht auslaufen kann, ohne dass dies eine Gefährdung des Schiffes oder der Personen an Bord oder eine unangemessene Gefährdung oder Schädigung der Meeresumwelt zur Folge hätte;
 - .4 der anerkannten Organisation alle einschlägigen nationalen Rechtsinstrumente sowie die zugehörigen Auslegungen, die dem Übereinkommen Wirksamkeit verleihen, zur Verfügung zu stellen und – ausschließlich im Hinblick auf die Anwendung auf Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind – festzulegen, ob etwaige zusätzliche Normen der Verwaltung in irgendeiner Hinsicht über die Anforderungen der Übereinkommen hinausgehen; und
 - .5 vorzuschreiben, dass die anerkannte Organisation Aufzeichnungen führen muss, wodurch der Verwaltung Daten zur Verfügung gestellt werden, die sie bei der Auslegung der in den einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten enthaltenen Anforderungen unterstützen.
- 19 Kein Flaggenstaat soll seine anerkannten Organisationen beauftragen, auf andere als die Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, Anforderungen in Bezug auf ihre Klassifikationsregeln, Vorschriften, Verfahren oder die Durchführung anderer gesetzlich vorgeschriebener Zertifizierungsvorgänge anzuwenden, die über die Anforderungen der Übereinkommen und der verbindlichen Rechtsinstrumente der Organisation hinausgehen.

Übertragung von Befugnissen

- 18 Ein Flaggenstaat, der eine anerkannte Organisation ermächtigt, in seinem Namen Besichtigungen, Überprüfungen und Audits durchzuführen, Zeugnisse und Dokumente auszustellen, Schiffe anzumarkieren und weitere gesetzlich vorgeschriebene Tätigkeiten durchzuführen, die nach den Übereinkommen der Organisation oder seinen nationalen Rechtsvorschriften

¹ Anhang 1 der Richtlinien für die Beauftragung von anerkannten Organisationen, die für die Verwaltung tätig werden (Entschließung A.739(18)).

² Anhang 2 der Richtlinien für die Beauftragung von anerkannten Organisationen, die für die Verwaltung tätig werden (Entschließung A.739(18)).

³ MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307.

- 20 Der Flaggenstaat soll ein Aufsichtsprogramm mit angemessenen Ressourcen für die Überwachung seiner anerkannten Organisation(en) und die Kommunikation mit dieser/diesem schaffen oder an einem solchen Programm teilnehmen, um sicherzustellen, dass er seine internationalen Verpflichtungen uneingeschränkt erfüllt, indem er
- .1 von seinem Recht Gebrauch macht, ergänzende Besichtigungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, den Anforderungen der anwendbaren internationalen Rechtsinstrumente entsprechen;
 - .2 ergänzende Besichtigungen durchführt, wenn er dies für erforderlich hält, um sicherzustellen, dass Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, den nationalen Anforderungen entsprechen, welche die verbindlichen internationalen Anforderungen ergänzen; und
 - .3 Personal bereitstellt, das über gute Kenntnisse der Regeln und Vorschriften des Flaggenstaats und der anerkannten Organisationen verfügt und in der Lage ist, die anerkannten Organisationen wirksam zu überwachen.
- 21 Ein Flaggenstaat, der einen oder mehrere Besichtigter zur Durchführung von Besichtigungen, Audits und Überprüfungen in seinem Auftrag ernannt, soll solche Ernennungen, soweit zutreffend, in Übereinstimmung mit den Hinweisen in Absatz 18, insbesondere Unterabsätze .3 und .4, regeln.
- Durchsetzung**
- 22 Ein Flaggenstaat soll alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die zum Führen seiner Flagge berechtigten Schiffe und unter seine Hoheitsgewalt fallenden Einrichtungen und Personen die internationalen Regeln und Normen einhalten, damit gewährleistet ist, dass er seine internationalen Pflichten erfüllt. In diesem Zusammenhang soll er unter anderem
- .1 Schiffen, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, das Auslaufen verbieten, bis dieses unter Einhaltung der internationalen Regeln und Normen erfolgen kann;
 - .2 für die regelmäßige Überprüfung von Schiffen, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, sorgen, um zu prüfen, ob der tatsächliche Zustand des Schiffes und seiner Besatzung mit den Zeugnissen, die auf ihm mitgeführt werden, im Einklang steht;
 - .3 vorsehen, dass der Besichtigter im Zuge der regelmäßigen Überprüfung nach Unterabsatz .2 sicherstellen soll, dass die dem Schiff zugeteilten Seeleute vertraut sind mit
 - .1 ihren spezifischen Aufgaben; und
 - .2 den Einrichtungen, Anlagen, Ausrüstungen und Verfahren des Schiffes;
 - .4 sicherstellen, dass die gesamte Schiffsbesatzung in der Lage ist, ihre Tätigkeiten in einer Notsituation und bei der Wahrnehmung von Funktionen, die für die Sicherheit im Seeverkehr oder die Verhütung oder Eindämmung von Verschmutzungen der Meeresumwelt von entscheidender Bedeutung sind, wirksam zu koordinieren;
- .5 in seinen nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften angemessene Sanktionen vorsehen, die streng genug sind, um von einem Verstoß gegen die internationalen Regeln und Normen durch Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, abzuschrecken;
 - .6 im Anschluss an eine Untersuchung ein Verfahren gegen Schiffe einleiten, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, wenn sie gegen internationale Regeln und Normen verstoßen haben; dabei ist es unerheblich, wo sich ein solcher Verstoß zugetragen hat;
 - .7 in seinen nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften angemessene Sanktionen vorsehen, die streng genug sind, um von einem Verstoß gegen die internationalen Regeln und Normen durch Personen, die im Besitz eines von diesem Mitgliedstaat ausgestellten Zeugnisses oder Vermerks sind, abzuschrecken; und
 - .8 im Anschluss an eine Untersuchung ein Verfahren gegen Personen einleiten, die im Besitz von Zeugnissen oder Vermerken sind, wenn sie gegen internationale Regeln und Normen verstoßen haben; dabei ist es unerheblich, wo sich ein solcher Verstoß zugetragen hat.
- 23 Ein Flaggenstaat soll gegebenenfalls ein Kontroll- und Überwachungsprogramm ausarbeiten und umsetzen, um
- .1 für schnelle und gründliche Unfalluntersuchungen zu sorgen, gegebenenfalls mit Meldung an die Organisation;
 - .2 die Sammlung statistischer Daten vorzusehen, sodass Trendanalysen zur Ermittlung von Problembereichen durchgeführt werden können; und
 - .3 rechtzeitig auf von Hafen- oder Küstenstaaten gemeldete Mängel und behauptete Verschmutzungsfälle reagieren zu können.
- 24 Der Flaggenstaat soll zudem
- .1 durch nationale Rechtsvorschriften sicherstellen, dass die anwendbaren internationalen Rechtsinstrumente eingehalten werden;
 - .2 eine angemessene Anzahl qualifizierter Personen für die Anwendung und Durchsetzung der nationalen Rechtsvorschriften nach Absatz 15.1 bereitstellen, unter anderem für die Durchführung von Untersuchungen und Besichtigungen;
 - .3 eine ausreichende Anzahl qualifizierter Personen bereitstellen, die für den Flaggenstaat Vorfälle untersuchen, bei denen Schiffe, die zum Führen seiner Flagge berechtigt sind, von einem Hafenstaat festgehalten worden sind;
 - .4 eine ausreichende Anzahl qualifizierter Personen bereitstellen, die für den Flaggenstaat Vorfälle untersuchen, bei denen die Gültigkeit eines Zeugnisses oder Vermerks oder die Befähigung von Personen, die im Besitz eines von diesem Flaggenstaat ausgestellten Zeugnisses oder Vermerks sind, von einem Hafenstaat in Frage gestellt wird; und
 - .5 die Ausbildung und die Überwachung der Tätigkeit der Besichtigter und Untersucher des Flaggenstaats gewährleisten.

- 25 Wird ein Flaggenstaat davon unterrichtet, dass ein zum Führen seiner Flagge berechtigtes Schiff von einem Hafenstaat festgehalten wird, soll der Flaggenstaat dafür Sorge tragen, dass geeignete Abhilfemaßnahmen getroffen werden, um das betreffende Schiff umgehend in Einklang mit den anwendbaren internationalen Rechtsinstrumenten zu bringen.
- 26 Ein Flaggenstaat oder eine anerkannte Organisation, die in seinem Namen tätig ist, soll einem Schiff nur dann ein internationales Zeugnis erteilen oder mit einem Vermerk versehen, wenn er oder sie sich zuvor davon überzeugt hat, dass es alle einschlägigen Anforderungen erfüllt.
- 27 Ein Flaggenstaat soll einer Person nur dann ein internationales Befähigungszeugnis oder einen Vermerk erteilen, wenn er sich zuvor davon überzeugt hat, dass die Person alle einschlägigen Anforderungen erfüllt.

Für den Flaggenstaat tätige Besichtiger

- 28 Der Flaggenstaat soll die Zuständigkeiten, Befugnisse und die Beziehung aller Personen zueinander festlegen und dokumentieren, die Tätigkeiten mit Bezug oder Auswirkungen auf die Sicherheit im Seeverkehr und die Verschmutzungsverhütung anordnen, durchführen oder überprüfen.
- 29 Das Personal, das für Besichtigungen, Überprüfungen und Audits von Schiffen und Unternehmen, die von den einschlägigen verbindlichen internationalen Rechtsinstrumenten erfasst werden, zuständig ist oder diese durchführt, soll mindestens über Folgendes verfügen:
- .1 geeignete Qualifikationen von einer Ausbildungseinrichtung für Schiffsbetrieb oder Nautik sowie einschlägige Erfahrung auf See als Schiffsoffizier, der im Besitz eines gültigen Befähigungszeugnisses für die Führungsebene ist oder war, und der die Kenntnisse in Schiffsbetriebstechnik seit Erteilung des Befähigungszeugnisses aufrechterhalten hat; oder
 - .2 einen vom Flaggenstaat anerkannten Hochschul- oder einen gleichwertigen Abschluss in einem einschlägigen technischen oder naturwissenschaftlichen Gebiet; oder
 - .3 eine Zulassung als Besichtiger, die im Wege eines formalisierten Ausbildungsprogramms erlangt wurde, das zu dem gleichen Erfahrungs- und Befähigungsniveau als Besichtiger führt, wie es in den Absätzen 29.1, 29.2 und 32 vorgeschrieben ist.
- 30 Personal, das nach Absatz 29.1 qualifiziert ist, soll für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren als nautischer oder technischer Offizier Dienst getan haben.
- 31 Personal, das nach Absatz 29.2 qualifiziert ist, soll für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren in einer einschlägigen Dienststellung Dienst getan haben.
- 32 Darüber hinaus soll solches Personal über im Rahmen von Ausbildungsprogrammen erworbene und dokumentierte angemessene praktische und theoretische Kenntnisse in Bezug auf Schiffe und ihren Betrieb sowie über die Vorschriften der einschlägigen nationalen und internationalen Rechtsinstrumente verfügen, die es benötigt, um seine Pflichten als im Auftrag des Flaggenstaats tätige Besichtiger zu erfüllen.
- 33 Andere an der Durchführung solcher Tätigkeiten beteiligte Personen sollen über eine den Aufgaben, zu deren Durchführung sie berechtigt sind, angemessene Bildung und Ausbildung verfügen und entsprechend beaufsichtigt werden.
- 34 Es wird empfohlen, einschlägige Erfahrung als Begutachter als Vorteil zu werten; fehlt es an Vorerfahrung, soll die Verwaltung für eine angemessene praktische Ausbildung vor Ort sorgen.
- 35 Der Flaggenstaat soll ein dokumentiertes System zur Qualifizierung des Personals und zu seiner laufenden Weiterbildung entsprechend den Aufgaben, zu deren Durchführung es berechtigt ist, einführen.
- 36 Je nach der/den wahrzunehmenden Funktion(en) sollen die Qualifikationen Folgendes umfassen:
- .1 Kenntnis der einschlägigen internationalen und nationalen Regeln und Vorschriften für Schiffe, deren Schifffahrtsunternehmen, Besatzung, Ladung und Betrieb;
 - .2 Kenntnis der bei der Wahrnehmung der Besichtigungs-, Zertifizierungs-, Kontroll-, Untersuchungs- und Überwachungsfunktionen anzuwendenden Verfahren;
 - .3 Verständnis der Ziele und Zwecke der internationalen und nationalen Rechtsinstrumente für die Sicherheit im Seeverkehr und den Schutz der Meeresumwelt sowie der mit diesen zusammenhängenden Programme;
 - .4 Verständnis der internen und externen Vorgänge, sowohl an Bord als auch an Land;
 - .5 die erforderliche berufliche Befähigung, um die übertragenen Aufgaben effektiv und effizient durchführen zu können;
 - .6 umfassendes Sicherheitsbewusstsein in allen Lagen, auch in Bezug auf die eigene Sicherheit; und
 - .7 Ausbildung oder Erfahrung in den verschiedenen durchzuführenden Aufgaben und vorzugsweise auch in den zu beurteilenden Funktionen.
- 37 Der Flaggenstaat soll dem Besichtiger ein Ausweisdokument ausstellen, das dieser bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben mit sich führt.

Untersuchungen des Flaggenstaats

- 38 Seesicherheitsuntersuchungen sollen von unparteiischen und objektiven Untersuchern durchgeführt werden, die über eine geeignete Qualifikation und über Sachkenntnisse in Bereichen verfügen, die mit dem Unfall im Zusammenhang stehen. Vorbehaltlich einer Vereinbarung darüber, welcher Staat beziehungsweise welche Staaten der (die) untersuchende(n) Staat(en) sein wird (werden), soll der Flaggenstaat zu diesem Zweck, unabhängig davon, wo sich der Unfall oder das Vorkommnis ereignet hat, qualifizierte Untersucher zur Verfügung stellen.
- 39 Dem Flaggenstaat wird empfohlen, sicherzustellen, dass die einzelnen Untersucher über Arbeitskenntnisse und praktische Erfahrung auf den Fachgebieten verfügen, die zu ihren üblichen Pflichten zählen. Darüber hinaus wird Flaggenstaaten empfohlen, zur Unterstützung der einzelnen Untersucher bei der Wahrnehmung von Pflichten außerhalb ihrer üblichen Aufgaben dafür sorgen, dass erforderlichenfalls

Fachwissen in den folgenden Bereichen leicht zugänglich ist:

- .1 Navigation und Kollisionsverhütungsregeln;
 - .2 Vorschriften des Flaggenstaats für Befähigungszeugnisse;
 - .3 Ursachen von Meeresverschmutzung;
 - .4 Befragungstechniken;
 - .5 Sammlung von Beweismitteln; und
 - .6 Beurteilung der Auswirkungen des „Faktors Mensch“.
- 40 Es wird empfohlen, alle Unfälle mit Personenschäden, die eine Abwesenheit vom Dienst von drei oder mehr Tagen zur Folge haben, und alle durch Arbeitsunfälle und Unfälle, an denen Schiffe des Flaggenstaats beteiligt waren, verursachten Todesfälle zu untersuchen und die Ergebnisse solcher Untersuchungen zu veröffentlichen.
- 41 Schiffsunfälle sollen entsprechend den einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten untersucht und gemeldet werden, wobei der Unfall-Untersuchungs-Code in seiner gegebenenfalls geänderten Fassung sowie die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien⁴ berücksichtigt werden sollen. Der Untersuchungsbericht soll entsprechend den vorstehend genannten Richtlinien zusammen mit den Anmerkungen des Flaggenstaats der Organisation zugeleitet werden.

Beurteilung und Überprüfung

- 42 Ein Flaggenstaat soll in regelmäßigen Abständen seine Leistung im Hinblick auf die Durchführung der Verwaltungsvorgänge und -verfahren und den Einsatz der Ressourcen beurteilen, die zur Erfüllung seiner Pflichten aus den Übereinkommen, denen er als Vertragspartei angehört, notwendig sind.
- 43 Die Maßnahmen zur Beurteilung der Leistung von Flaggenstaaten sollen unter anderem die Erfassung von Festhaltequoten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle, Ergebnissen der Flaggenstaatsüberprüfungen, Unfallstatistiken, Unterrichts- und Informationsabläufen, Jahresverluststatistiken (ausgenommen Totalverluste (CTL)) und von sonstigen geeigneten Leistungsindikatoren beinhalten, sodass festgestellt werden kann, ob die Personalausstattung, die Ressourcen und die Verwaltungsverfahren zur Einhaltung ihrer Flaggenstaatspflichten ausreichend sind.
- 44 Bereiche, für die eine regelmäßige Überprüfung empfohlen wird, können unter anderem die folgenden umfassen:
- .1 die Verluste in der Flotte und die Unfallquoten zur Ermittlung von Trends innerhalb festgelegter Zeiträume;
 - .2 die Anzahl bestätigter Fälle festgehaltener Schiffe im Verhältnis zur Größe der Flotte;
 - .3 die Anzahl bestätigter Fälle von Inkompetenz oder Fehlverhalten von Personen, die im Besitz

von Zeugnissen oder Vermerken sind, die vom Flaggenstaat oder in seinem Namen erteilt wurden;

- .4 die Reaktionen auf Mängelberichte oder Maßnahmen von Hafenstaaten;
- .5 die Untersuchungen bei sehr schweren und schweren Seeunfällen und aus diesen gezogene Lehren;
- .6 die eingesetzten technischen und sonstigen Ressourcen;
- .7 die Ergebnisse von Überprüfungen, Besichtigungen und Kontrollen von Schiffen der Flotte;
- .8 die Untersuchung von Arbeitsunfällen;
- .9 die Anzahl der Vorkommnisse und Verstöße gegen die einschlägigen internationalen Vorschriften zur Verhütung der Meeresverschmutzung; und
- .10 die Anzahl der ausgesetzten oder entzogenen Zeugnisse, Vermerke, Genehmigungen usw.

Teil 3 – Küstenstaaten⁵

Anwendung

- 45 Küstenstaaten haben bestimmte Rechte und Pflichten nach den verschiedenen internationalen Rechtsinstrumenten. Bei der Wahrnehmung ihrer Rechte nach diesen Rechtsinstrumenten entstehen Küstenstaaten zusätzliche Pflichten.
- 46 Um seine Pflichten wirksam zu erfüllen, soll ein Küstenstaat
- .1 durch den Erlass nationaler Rechtsvorschriften und Leitlinien Strategiekonzepte einführen, die die Anwendung und Durchsetzung aller Übereinkommen und Protokolle mit Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr und die Verschmutzungsverhütung, denen er als Vertragspartei angehört, unterstützen; und
 - .2 die Verantwortlichkeiten für die gegebenenfalls erforderliche Fortschreibung und Überarbeitung aller eingeführten einschlägigen Strategiekonzepte zuweisen.
- 47 Ein Küstenstaat soll sicherstellen, dass er Rechtsvorschriften, Leitlinien und Verfahren schafft, die ihm die konsequente Anwendung und Bestätigung seiner Rechte, Pflichten und Verantwortlichkeiten, die in den einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten niedergelegt sind, denen er als Vertragspartei angehört, ermöglichen.
- 48 Diese Rechte, Pflichten und Verantwortlichkeiten können unter anderem Folgendes umfassen:
- .1 Funkdienste;
 - .2 Wetterdienste und -warnungen;
 - .3 Such- und Rettungsdienste;
 - .4 hydrographische Dienste;
 - .5 Schiffswegeföhrung;
 - .6 Schiffsmeldesysteme;

⁴ Es wird auf den Code über internationale Normen und empfohlene Verfahrensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See (Seeunfall-Untersuchungs-Code), der von der Organisation mit Entschlieöung MSC.255(84) angenommen wurde, sowie auf die Richtlinien zur Unterstützung von Untersuchern bei der Umsetzung des Unfall-Untersuchungs-Codes, die von der Organisation mit Entschlieöung A.1075(28) angenommen wurden, verwiesen.

⁵ Die in diesem Abschnitt enthaltenen Anforderungen sollen insoweit Anwendung finden, als Schiffe, vorbehaltlich verbindlicher IMO-Rechtsinstrumente, die Häfen der Vertragsregierung anlaufen können.

- .7 Schiffsverkehrsdienste; und
- .8 Navigationshilfen.

Durchsetzung

- 49 Küstenstaaten sollen alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass sie bei der Wahrnehmung ihrer Rechte und Erfüllung ihrer Pflichten die internationalen Regeln einhalten.
- 50 Ein Küstenstaat soll gegebenenfalls ein Kontroll- und Überwachungsprogramm erwägen, ausarbeiten und umsetzen, um
- .1 die Bereitstellung statistischer Daten vorzusehen, sodass Trendanalysen zur Ermittlung von Problembereichen durchgeführt werden können;
 - .2 Mechanismen zu schaffen, die es ihm ermöglichen bei Verschmutzungsfällen in seinen Gewässern rechtzeitig zu reagieren; und
 - .3 bei der Untersuchung von Seeunfällen gegebenenfalls mit den Flaggenstaaten und/oder Hafenstaaten zusammenzuarbeiten.

Beurteilung und Überprüfung

- 51 Ein Küstenstaat soll die Leistung, die er bei der Wahrnehmung seiner Rechte und der Erfüllung seiner Pflichten nach den anwendbaren internationalen Rechtsinstrumenten erbringt, in regelmäßigen Abständen beurteilen.

Teil 4 – Hafenstaaten⁶

Anwendung

- 52 Hafenstaaten haben bestimmte Rechte und Pflichten nach den verschiedenen internationalen Rechtsinstrumenten. Bei der Wahrnehmung ihrer Rechte nach diesen Rechtsinstrumenten entstehen Hafenstaaten zusätzliche Pflichten.
- 53 Hafenstaaten können bei der Verwirklichung der Sicherheit im Seeverkehr und des Umweltschutzes, einschließlich der Verschmutzungsverhütung, eine zentrale Rolle spielen. Die Rolle und die Verantwortlichkeiten des Hafenstaats in Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr und den Umweltschutz ergeben sich aus einer Kombination internationaler Verträge, Übereinkommen und nationaler Rechtsvorschriften sowie, in einigen Fällen, aus bilateralen und multilateralen Vereinbarungen.
- 54 Um seine Pflichten wirksam zu erfüllen, soll ein Hafenstaat
- .1 durch den Erlass nationaler Rechtsvorschriften und Leitlinien Strategiekonzepte einführen, die die Anwendung und Durchsetzung aller Übereinkommen und Protokolle mit Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr und die Verschmutzungsverhütung, denen er als Vertragspartei angehört, unterstützen; und
 - .2 die Verantwortlichkeiten für die gegebenenfalls erforderliche Fortschreibung und Überarbeitung aller eingeführten einschlägigen Strategiekonzepte zuweisen.

- 55 Ein Hafenstaat soll sicherstellen, dass er Rechtsvorschriften, Leitlinien und Verfahren schafft, die ihm die konsequente Anwendung und Bestätigung seiner Rechte, Pflichten und Verantwortlichkeiten, die in den einschlägigen internationalen Rechtsinstrumenten niedergelegt sind, denen er als Vertragspartei angehört, ermöglichen.

- 56 Diese Rechte, Pflichten und Verantwortlichkeiten können unter anderem Folgendes umfassen:

- .1 die Bereitstellung geeigneter Auffanganlagen oder das Vermögen, alle in den Rechtsinstrumenten der Organisation geregelten Abfallströme aufzunehmen;
- .2 die Hafenstaatkontrolle⁷; und
- .3 das Führen eines Verzeichnisses der Lieferanten von ölhaltigem Brennstoff.

Durchsetzung

- 57 Hafenstaaten sollen alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass sie bei der Wahrnehmung ihrer Rechte und Erfüllung ihrer Pflichten die internationalen Regeln einhalten.
- 58 Mehrere internationale Rechtsinstrumente für die Seeverkehrssicherheit und die Verhütung der Meeresverschmutzung enthalten spezifische Bestimmungen, die die Hafenstaatkontrolle erlauben.
- 59 Zudem verpflichtet eine Reihe dieser Rechtsinstrumente Hafenstaaten dazu, Nicht-Vertragsparteien dieser Übereinkommen keine günstigere Behandlung zukommen zu lassen als Vertragsparteien. Das bedeutet, dass Hafenstaaten die Bedingungen dieser Rechtsinstrumente sowohl Vertragsparteien als auch Nicht-Vertragsparteien auferlegen sollen.
- 60 Bei der Wahrnehmung seines Rechts zur Durchführung von Hafenstaatkontrollen soll ein Hafenstaat Verfahren zur Anwendung eines Hafenstaatkontrollprogramms festlegen, das mit der entsprechenden von der Organisation angenommenen Entschließung im Einklang steht.
- 61 Die Hafenstaatkontrolle soll nur von ermächtigten und qualifizierten Hafenstaat-Besichtigern und gemäß den einschlägigen von der Organisation angenommenen Verfahren durchgeführt werden.
- 62 Die Hafenstaat-Besichtiger und Personen, die sie unterstützen, sollen frei von wirtschaftlichen, finanziellen und anderen Einflussfaktoren sein und weder wirtschaftliches Interesse an dem Hafen, in dem die Überprüfung stattfindet, oder an den zu überprüfenden Schiffen, an Reparaturwerften oder an Hilfsdiensten im Hafen oder an anderen Orten haben, noch soll der Hafenstaat-Besichtiger bei anerkannten Organisationen oder Klassifikationsgesellschaften angestellt sein oder in deren Namen tätig sein. Es sollen weitere Verfahren eingeführt werden, um sicherzustellen, dass Personen und Organisationen außerhalb des Hafenstaats keinen Einfluss auf die Ergebnisse der von dem Hafenstaat durchgeführten Überprüfung und Kontrolle nehmen können.

⁶ Die in diesem Abschnitt enthaltenen Anforderungen sollen insoweit Anwendung finden, als Schiffe, vorbehaltlich verbindlicher IMO-Rechtsinstrumente, die Häfen der Vertragsregierung anlaufen können.

⁷ Es wird auf die Verfahren für die Hafenstaatkontrolle von 2011 verwiesen (Entschließung A.1052(27)).

Beurteilung und Überprüfung

63 Ein Hafenstaat soll die Leistung, die er bei der Wahrnehmung seiner Rechte und der Erfüllung seiner Pflichten nach den anwendbaren Rechtsinstrumenten der Organisation erbringt, in regelmäßigen Abständen beurteilen.

(VkBl. 2015 S. 636)

Nr. 169 Erste Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Schiffspersonalverordnung-Rhein (1. RheinSchPersVAbweichV) Vom 14. September 2015

Auf Grund des § 3 Absatz 1 Nummer 6 in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), und in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Satz 2 der Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. 2011 II S. 1300), dieser in Verbindung mit Abschnitt I Nummer 4 des Organisationserlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. April 2013 (VkBl. 2013 S. 422), von denen § 3 Absatz 6 des Binnenschiffahrtsgesetzes zuletzt durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe d des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) und § 3 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes zuletzt durch Artikel 313 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden sind, verordnen die Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Südwest:

**§ 1
Abweichende Regelungen zur
Schiffspersonalverordnung-Rhein**

Die Schiffspersonalverordnung-Rhein ist mit den sich aus den in dem Anhang 1 aufgeführten vorübergehenden Regelungen ergebenden Maßgaben anzuwenden. Der maßgebliche Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist in Anhang 2 aufgeführt.

**§ 2
Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. August 2015 in Kraft und mit Ablauf des 31. Juli 2018 außer Kraft.

Bonn, den 14. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle West
In Vertretung
Dirk Schwarzmann

Bonn, den 14. September 2015

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Südwest
In Vertretung
Dirk Schwarzmann

**Anhang 1
(zu § 1 Satz 1)**

Abweichungen zur Schiffspersonalverordnung-Rhein (RheinSchPersV)

I. Inhaltsübersicht

- **Anerkannte ausländische Schifferdienstbücher (Anlage A5)¹**
- **Rheinpatent (Anlage D1)¹**
- **Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse (Anlage D5)¹**
- **Als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlage D6)¹**

II. Vorübergehende Regelung



1. In der Anlage A5 sind die Angaben über die zuständige ausstellende Behörde der Slowakei in folgender Fassung anzuwenden:

„Slowakische Republik			2010-II-3“.
Dopravný úrad Divízia vnútro- zemskej plavby	Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	

2. Die Anlage D1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

**„Anlage D1
(Muster)**

**Rheinpatent*
(85 mm x 54 mm – Grundfarbe blau)
(Vorderseite)**

Rheinpatent	Bundesrepublik Deutschland Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West
1. Großes Patent	
2. xxx	
3. xxx	6. Xxxx
4. 1.1.1960 -D- Duisburg	
5. 2.1.2015	
8. ###	
9. km 425–km 780	
10. 31.12.2019	
11.	

(Rückseite)

Rheinpatent	
1. Aufdruck nach § 7.14 RheinSchPersV	7. Fotografie des Inhabers
2. Name des Inhaber(s)	8. Unterschrift des Inhabers
3. Vorname(n)	9. Streckenabschnitt des Rheins von km ... –km ...
4. Geburtsdatum, -land und -ort	10. Karte gültig bis
5. Ausstellungsdatum des Patent	11. Vermerk(e)
6. Ausstellungsnummer	

* gültig ab 1.7.2015 bei Ausstellung/Verlängerung von Rheinpatenten. Bereits bestehende Kontingente mit dem bisherigen Logo können aufgebraucht werden.“

¹ Erstmals erlassen