

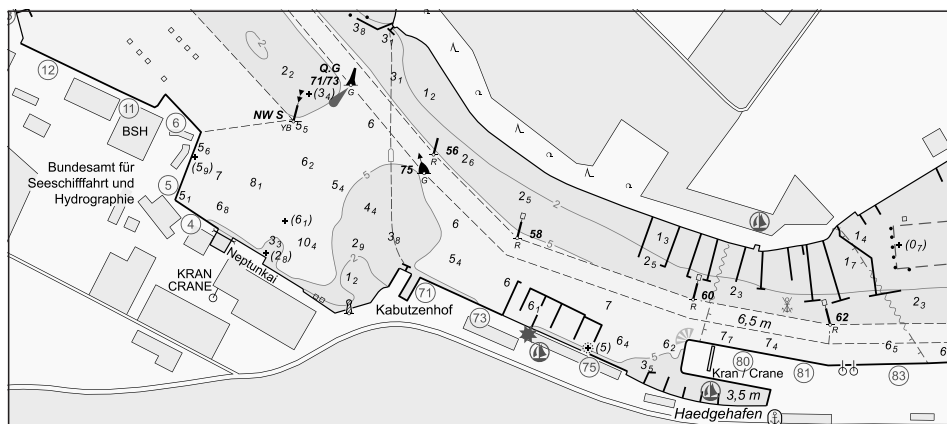
BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer

Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

29. November 2024 · 155. Jahrgang
29 November 2024 · Volume 155



Nfs 48/2024

Karten, Seehandbücher und Leuchtfeerverzeichnisse usw. bitte sofort berichtigen.

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen sind in der „Jährlichen Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“ (NfS) sowie im „Handbuch für Brücke und Kartenhaus“ enthalten.

Übersetzungen

Die bereitgestellten englischen Übersetzungen sind ein Service für die internationale Schifffahrt. Rechtsverbindlich ist der deutsche Text.

Freiwillige Mitarbeit

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge bitte über den BSH-Link:

Charts, Sailing Directions and Lists of Lights etc. to be corrected immediately.

Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sector limits of lights from seaward.

Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Other heights referred to chart specific height datum.

Distances in metric units, nautical miles, and cable lengths.

For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Additional abbreviations and explanations are provided in the enclosure to the “Annual enclosure to the Notices to Mariners” (NfS) and in the “Handbuch für Brücke und Kartenhaus”.

Translations

The provided English translations are a service for the international shipping. The German text version prevails in any case.

Voluntary cooperation

Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. For such reports following link can be used:



https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Nautische_Informationen/Meldungen_an_das_BSH/meldungen_an_das_bsh.htm

Oder adressiert an

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5, 18057 Rostock

Telefon/Telephone

+49 (0) 3 81 45 63-5

(Vermittlung/operator)

Telefax

+49 (0) 3 81 45 63-9 48

(Vermittlung/operator)

E-Mail/E-mail

hydrodata@bsh.de

Internet

www.bsh.de

Die Inhalte dieser Veröffentlichung sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hamburg und Rostock 2024
www.bsh.de
ISSN-Nr. digital 0027-7444

The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.

© Federal Maritime and Hydrographic Agency
Hamburg and Rostock 2024
www.bsh.de
ISSN-Nr. digital 0027-7444

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: –

Karten/Charts: DE151/INT 13430

Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten/Part 1 – Corrections to charts**Nordsee/North Sea**

1100	1240	1610	1630	1640	1650
1220					

Ostsee/Baltic Sea

DE151	151	2170
-------	-----	------

Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern/Part 2 – Corrections to nautical publications

5000	Handbuch Nautischer Funkdienst 2023
------	-------------------------------------

Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications

- DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie/DE. BSH. Ice Report. *Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency*
- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe angewiesene Schiffe/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. *Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance*

Beilagen/Enclosures

- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe angewiesene Schiffe/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. *Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance*

Teil 1/Part 1**Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea**

★ 1100

Letzte NfS:
47/24Streiche
*Delete***OWP Borkum Riffgrund 3. SW-lich OWP Borkum Riffgrund 2. OWP Gode Wind 3.
W-lich OWP Gode Wind 02**


 FI(5)Y.20s
BKR3_Nordwest
ODAS

54° 03,0' N 006° 11,0' E



 BKR3s
ODAS
5 Tn.

54° 00,0' N 006° 11,4' E



 BR2s
ODAS
5 Tn.

53° 54,0' N 006° 26,0' E



 FI(5)Y.20s
GOW3_5km
ODAS

54° 02,2' N 007° 01,3' E



 FI(5)Y.20s
GOW3 N1
ODAS

54° 05,6' N 007° 05,9' E



 FI(5)Y.20s
GOW3 E2
ODAS

54° 03,8' N 007° 07,3' E



 FI(5)Y.20s
GOW3 E1
ODAS

54° 02,5' N 007° 07,7' E



 FI(5)Y.20s
GOW3_Mitte
ODAS

54° 01,3' N 007° 07,6' E



 FI(5)Y.20s
GOW3 S1
ODAS

54° 00,2' N 007° 06,0' E

Ersetze
Replace


 FI(5)Y.20s
ODAS
 durch
by
 

 FI(5)Y.20s
BR2
ODAS
4 Tn.

53° 53,80' N 006° 29,20' E



 FI(5)Y.20s
ODAS
 durch
by
 

 FI(5)Y.20s
N6
ODAS
4 Tn.

54° 04,26' N 006° 55,49' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee 69(T)/23, 177, 179/24) 48/24

★ 1220

O-lich Mittelgrund

Letzte NfS:

46/24

Trage ein
Insertund
andmit 200 m Radius
with radius 200 m centredan dem Gebiet
at the area

um

on 53° 56,28' N 008° 38,57' E

(WSA Elbe-Nordsee 320/24) 48/24

★ 1240

Robinsbalje. Kleine Knechtsände

Letzte NfS:

47/24

Trage ein
Insert3₇und streiche
and delete7₅dicht dabei
close by

53° 50,32' N 008° 16,23' E

2₁

53° 49,59' N 008° 16,68' E

4₂und streiche
and delete5₉dicht dabei
close by

53° 49,50' N 008° 18,14' E

2₇und streiche
and delete3₅dicht dabei
close by

53° 48,91' N 008° 18,56' E

3₄und streiche
and delete4₄dicht dabei
close by

53° 48,74' N 008° 18,92' E

4₁und streiche
and delete4₆dicht dabei
close by

53° 47,99' N 008° 22,06' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee, Survey LP26044, LP26186/24) 48/24

★ 1610

O-lich Mittelgrund

Letzte NfS:

47/24

Trage ein
Insertund
andmit 200 m Radius
with radius 200 m centredan dem Gebiet
at the area

um

on 53° 56,28' N 008° 38,57' E

(WSA Elbe-Nordsee 320/24) 48/24

★ 1630

Hollerwettern

Letzte NfS:

47/24

Streiche
Delete

FI(5)Y.20s

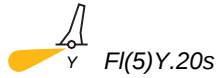
53° 50,1' N 009° 21,4' E

(WSA Elbe-Nordsee 210(T)/24) 48/24

★ 1640

Letzte NfS:
42/24

Streiche
Delete

Bielenberg. Schwarztonnensand

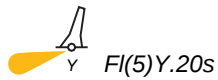
53° 44,6' N 009° 25,6' E
53° 43,0' N 009° 27,9' E

(WSA Elbe-Nordsee 210(T)/24) 48/24

★ 1650

Letzte NfS:
42/24

Streiche
Delete

Schwarztonnensand

53° 43,0' N 009° 27,9' E

(WSA Elbe-Nordsee 210(T)/24) 48/24

Ostsee/*Baltic Sea*

★ 151 **Arkona bis Kołobrzeg (Kolberg)**

Letzte NfS:
44/24

EINGEZOGEN/*WITHDRAWN*
Anmerkung: Ersetzt durch Karte DE151
Remark: Replaced by chart DE151

(BSH N2/24) 48/24

DE151 Approaches to Sassnitz and River Peene

INT 13430

NEUE KARTE/*NEW CHART*
Berichtigung über den UKHO-Berichtigungsservice
Erwerb über UKHO-Vertriebswege, www.ukho.gov.uk

Updates by UKHO chart correction service
Purchase through UKHO distribution channel,
www.ukho.gov.uk

(BSH N2/24) 48/24

★ 2170 **Eckernförder Bucht**

Letzte NfS:
24/24

Streiche
Delete

-  *Fl(5)20s*
ODAS 77/79
-  *Fl(5)20s*
ODAS 78
-  *Fl(5)20s*
ODAS 83

54° 31,0' N 010° 00,1' E

54° 27,3' N 009° 53,3' E

54° 31,6' N 010° 01,0' E

(WSA Ostsee 174/23) 48/24

Beilagen/*Enclosures*

DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe angewiesene Schiffe

DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance

(VkBl. 20/132/24) 48/24

Teil 2/Part 2**Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications***

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

*(Valid till next edition)***5000 Handbuch Nautischer Funkdienst 2023****S. 77 Eisbrecher.** Ersetze die Tabelle durch:**Eisbrecher**

Name	Telefon	E-Mail
Ale (SBPQ)	+46 (0) 10 4 78 63 95	bridge@ale.sjofartsverket.se
Atle (SBPR)	+46 (0) 10 4 78 63 75	bridge@atle.sjofartsverket.se
Baltica (SJOY)	+46 (0) 10 4 78 57 00	baltica@sjofartsverket.se
Frej (SBPT)	+46 (0) 10 4 78 63 65	bridge@frej.sjofartsverket.se
Idun (SBCK)	+46 (0) 10 4 78 64 55	bridge@idun.sjofartsverket.se
Oden (SMLQ)	+46 (0) 10 4 78 63 55	bridge@oden.sjofartsverket.se
Scandica (SKFZ)	+46 (0) 10 4 78 57 71	scandica@sjofartsverket.se
Ymer (SDIA)	+46 (0) 10 4 78 63 85	bridge@ymer.sjofartsverket.se

(SE Winternavigation 2024-2025) 48/24

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

★ DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

98. Jahrgang für die Eissaison 2024/2025 – Unentbehrlich für die Planung und Durchführung der Eisschifffahrt in Ost- und Nordsee.

Der **Eisbericht** informiert täglich montags bis freitags über die aktuellen Eis- und Schifffahrtsverhältnisse im gesamten Ostseeraum und im Nordseeküstengebiet durch **Stationsmeldungen**, regionale **Übersichten** und **Vorhersagen** für vier bis fünf Tage. Ferner sind **Bekanntmachungen über Schifffahrtsbeschränkungen** sowie **über Einsatzgebiete und Unterstützung** der staatlichen Eisbrecher enthalten. Jede Woche ist eine **Referenz-Eiskarte** des gesamten Ostseeraumes beigelegt. Für die Eisbedeckung des westlichen Ostseeraumes und der Nordseeküste wird bei Eisvorkommen täglich eine Eiskarte herausgegeben. Die Karten sind sowohl im PDF- als auch im S-411-Format zur Verwendung in geeigneten ECDIS verfügbar.

Der Eisbericht erscheint in der Regel von Ende November/Anfang Dezember bis Ende Mai/Anfang Juni in durchschnittlich 120 Ausgabennummern. Der Eisbericht ist kostenfrei und wie alle weiteren Eisdienstprodukte über das Internet abrufbar.

Eisinformation:

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87
Telefax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49
E-Mail: ice@bsh.de
Internet: www.bsh.de/DE/THEMEN/Meeresumwelt/Eis/eis_node.html und www.bsis-ice.de

★ DE. BSH. Ice Report. Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency

98th volume for the ice season 2024/2025 – indispensable for planning and performing ice navigation in the Baltic and North Seas.

The **Ice Report** is issued daily from Monday to Friday. It provides latest information on the ice and navigational conditions in the entire Baltic Sea and coastal area of the North Sea and includes **station reports**, regional **overviews**, and **forecasts** for about four to five days. Furthermore, it includes the **announcements of restrictions to navigation** as well as the **operational areas and possible assistance of ice-breakers**. Once a week a **reference ice chart** covering the whole region of the Baltic Sea is attached. An ice chart showing the ice cover of the western region of the Baltic Sea and the North Sea coast is issued daily, if ice is present. The ice charts are available in PDF as well as in S-411 format for the use in a suitable ECDIS.

The ice report is normally published from late November/early December to the end of May/early June with an average of 120 issues. The Ice Report is free of charge and is available on the internet, as well as other Ice Service products.

Ice Information:

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87
Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49
e-mail: ice@bsh.de
Internet: www.bsh.de/EN/TOPICS/Marine_environment/Ice/ice_node.html and www.bsis-ice.de

(BSH M1/24) 48/24

★ DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe angewiesene Schiffe

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit wurde im Verkehrsblatt Ausgabe 20/2024 die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses A.1184(33) „Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe angewiesene Schiffe“ bekannt gemacht. Die Richtlinien sind dieser Ausgabe als Beilage im Anhang beigelegt.

★ DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance

The Ship Safety Division published the resolution of the IMO Assembly A.1184(33) "Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance" in issue 20/2024 of the Verkehrsblatt. (Gazette of the Federal Ministry of Digital and Transport). The Guidelines are attached as an enclosure at the end of this issue.

(VkBl. 20/132/24) 48/24

2119

0027-7444



**HALTET DIE MEERE SAUBER
KEEP YOUR WATERWAYS CLEAN**

Nr. 132 **Bekanntmachung einer Entschlie-
ßung des Schiffssicherheitsaus-
schusses A.1184(33), „Richtlinien für
Zufluchtsorte für auf Hilfe angewie-
sene Schiffe“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 02. Oktober 2024
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschlie-ßung des Schiffssicherheitsaus-
schusses A.1184(33), „Richtlinien für Zufluchtsorte für auf
Hilfe angewiesene Schiffe“, in deutscher Sprache amtlich
bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger
Dienststellenleiter

**Entschlie-ßung A.1184(33)
Angenommen am 6. Dezember 2023**

**Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe
angewiesene Schiffe**

DIE VOLLVERSAMMLUNG,

GESTÜTZT AUF Artikel 15 Buchstabe j des Übereinkom-
mens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisati-
on betreffend die Aufgaben der Vollversammlung in Be-
zug auf Regeln und Richtlinien betreffend die Sicherheit
des Seeverkehrs sowie die Verhütung und Bekämpfung
der Meeresverschmutzung durch Schiffe,

IM BEWUSSTSEIN DER MÖGLICHKEIT, dass Schiffe auf
See zum Schutz des menschlichen Lebens sowie zum
Schutz und zum Erhalt der Meeresumwelt auf Hilfe an-
gewiesen sein können und dass sich ein Ereignis, bei dem
ein auf Hilfe angewiesenes Schiff einen Zufluchtsort
sucht, überall auf See zutragen kann,

IN ANERKENNUNG der Notwendigkeit, das Recht eines
auf Hilfe angewiesenen Schiffes auf die Suche nach ei-
nem Zufluchtsort und das Recht eines Küstenstaates auf
den Schutz seiner Küste gegeneinander abzuwägen,

GESTÜTZT DARAUF, dass Küstenstaaten nach internationalem Recht nicht dazu verpflichtet sind, Zufluchtsorte zu gewähren und dass die Bereitstellung eines gemeinsamen Rahmens zur Unterstützung der Küstenstaaten bei der Bestimmung von Zufluchtsorten für auf Hilfe angewiesene Schiffe und zur Bewertung und wirksamen Reaktion auf Anfragen bezüglich solcher Zufluchtsorte in einem Geist der Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den beteiligten Parteien erfolgt, mit dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs und des Schutzes der Meeresumwelt,

SOWIE GESTÜTZT DARAUF, dass die Vollversammlung 2003 auf ihrer dreißigsten Tagung die *Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe angewiesene Schiffe* mit Entschliebung A.949(23) angenommen hat,

FERNER GESTÜTZT DARAUF, dass durch Entschliebung A.949(23) der Schiffssicherheitsausschuss, der Ausschuss zum Schutz der Meeresumwelt und der Rechtsausschuss aufgefordert wurden, die Richtlinien fortlaufend zu überprüfen und, sofern erforderlich, zu ändern,

IN ANERKENNUNG DESSEN, dass in einem sich schnell verändernden weltweiten Schifffahrtssektor zahlreiche organisatorische, betriebliche und technologische Entwicklungen stattgefunden haben,

SOWIE IN ANERKENNUNG DESSEN, dass weltweit immer mehr Erfahrungen im Umgang mit auf Hilfe angewiesenen Schiffen gesammelt wurden und dass die gewonnenen Erfahrungen und die sich daraus ergebende betriebliche Praxis dazu dienen, Verbesserungsmöglichkeiten und geeignete Verfahrensweisen zu ermitteln.

FERNER IN ANERKENNUNG der Wichtigkeit und der Notwendigkeit der Bereitstellung von Leitlinien für Küstenstaaten, Kapitäne und/oder Berger sowie für andere an dem Umgang mit auf Hilfe angewiesenen Schiffen, die einen Zufluchtsort suchen, beteiligte Parteien,

DAHER IN ANERKENNUNG DESSEN, dass die Richtlinien einer Überprüfung bedürfen, um sicherzustellen, dass sie weiterhin als wirksames Instrument zur Bereitstellung eines eindeutigen Rahmens für einen einheitlichen und harmonisierten Umgang mit auf Hilfe angewiesenen Schiffen, die einen Zufluchtsort suchen, dienen,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der Empfehlungen des Schiffssicherheitsausschusses auf seiner 106. Tagung durch den Rechtsausschuss auf seiner 110. Tagung und durch den Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner achtzigsten Tagung, die durch den Unterausschuss „Navigation, Communications and Search and Rescue“ auf dessen neunten Tagung erarbeitet wurden,

- 1 NIMMT die überarbeiteten *Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe angewiesene Schiffe*, deren Wortlaut im Anhang dieser Entschliebung wiedergegeben ist, AN;
- 2 FORDERT die Regierungen AUF, die überarbeiteten Richtlinien bei der Entscheidung über Anfragen bezüglich Zufluchtsorten von auf Hilfe angewiesenen Schiffen und der Reaktion auf solche Anfragen vorrangig zu berücksichtigen;
- 3 ERSUCHT den Schiffssicherheitsausschuss, den Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt und den Rechtsausschuss, die im Anhang wiedergegebenen Richtlinien einer fortlaufenden Überprüfung zu unterziehen und, sofern erforderlich, zu ändern;
- 4 HEBT Entschliebung A.949(23) AUF.

Anlage

Richtlinien für Zufluchtsorte für auf Hilfe angewiesene Schiffe

(Hinweis: Die Richtlinien sind so aufgebaut, dass jeder beteiligten „Partei“ ein eigener Abschnitt gewidmet wird. Zum schnellen Auffinden von Informationen und zur praxisnahen Gestaltung der Richtlinien sind Hyperlinks enthalten. Daher wird empfohlen, die Richtlinien in elektronischem Format abzulegen.)

Abschnitt 1 – Allgemeines

- 1.1 Einleitung
- 1.2 Hintergrund
- 1.3 Ziel
- 1.4 Zweck der Richtlinien
- 1.5 Begriffsbestimmungen

Anhang zu Abschnitt 1 – Geltende internationale Übereinkommen

Abschnitt 2 – Erforderliche Maßnahmen durch Kapitäne und/oder Berger und andere Beteiligte, wenn auf Hilfe angewiesene Schiffe einen Zufluchtsort suchen

- 2.1 Der Kapitän
- 2.2 Der Berger
- 2.3 Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes – Verfahren
- 2.4 Reaktionsmaßnahmen
- 2.5 Sonstige beteiligte Parteien
 - Flaggenstaat
 - Klassifikationsgesellschaft
 - Dienst für Notfallmaßnahmen
 - Versicherer
 - künstliche und natürliche Häfen und Terminals
 - Unternehmen/Betreiber

Anhang zu Abschnitt 2 – Formblatt A (Formblatt für die förmliche Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes)

Abschnitt 3 – Maßnahmen, die von den Küstenstaaten erwartet werden

- 3.1 Die zuständige Behörde
- 3.2 Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen, die einen Zufluchtsort suchen
- 3.3 Bewertung von Zufluchtsorten
- 3.4 Ereignisspezifische Bewertung
- 3.5 Der Entscheidungsfindungsprozess zur Gewährung eines Zufluchtsortes

Anhang 1 zu Abschnitt 3 – Pläne zu Zufluchtsorten

Anhang 2 zu Abschnitt 3 – Risikoanalysefaktoren

Abschnitt 4 – Internationale/Regionale Zusammenarbeit und Koordinierung zu Zufluchtsorten

Anlage zu Abschnitt 4 – Internationale/regionale Zusammenarbeit und Koordinierung zu Zufluchtsorten

Abschnitt 5 – Medien- und Informationsmanagement

- 5.1 Medien- und Informationsmanagement
- 5.2 Grundprinzipien
- 5.3 Die wichtigsten Interessengruppen
- 5.4 Die wichtigsten Aufgaben der für den Umgang mit dem Ereignis verantwortlichen Personen

Abschnitt 6 – Gewonnene Erkenntnisse

- 6.1 Nationale und regionale Nachbesprechungen

Abschnitt 1 – Allgemeines

1.1 Einleitung

- 1.1.1 Die Thematik der Zufluchtsorte kann nicht in einer rein theoretischen oder dogmatischen Diskussion behandelt werden. Im Gegenteil, sie muss als praktisches Problem, welches operative Entscheidungen unter Einbeziehung sowohl der zuständigen Behörden als auch der Schifffahrtsbranche erfordert, angegangen werden. Wenn ein Schiff sich in ernststen Schwierigkeiten befindet oder Hilfe benötigt, ohne dass das Leben der beteiligten Personen in Gefahr ist, stellen sich zwei Schlüsselfragen: Soll das Schiff an einen sicheren Ort in Küstennähe oder in einen Hafen gebracht werden oder soll es auf die offene See hinausgebracht werden?
- 1.1.2 Unter Berücksichtigung der *Richtlinien für einen Zufluchtsort für auf Hilfe angewiesene Schiffe* (im Folgenden „die Richtlinien“ genannt) wäre es höchst wünschenswert, dass Küstenstaaten, wenn sie mit Situationen konfrontiert werden, in denen Schiffe vor ihrer Küste auf Hilfe angewiesen sind, Zufluchtsorte zur Verfügung stellen und entsprechende Notfallpläne erstellen, anstatt sol-

chen Situationen unvorbereitet gegenüberzustehen und daher Gefahr zu laufen, durch Improvisation oder durch den durch verschiedene Interessengruppen ausgeübten Druck in der Hitze des Gefechts falsche Entscheidungen zu treffen. Ziel der Richtlinien ist es, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen und Leitlinien für den Umgang mit auf Hilfe angewiesenen Schiffen, die einen Zufluchtsort suchen, bereitzustellen.

1.2 Hintergrund

1.2.1 In Situationen, die zu einer Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes führen, ist oft nur ein Staat betroffen und der Umgang mit diesen Situationen erfolgt durch diesen Staat nach den in seinem Hoheitsgebiet geltenden Regeln. Es mag Fälle geben, in denen sich ein Ereignis so entwickelt, dass ein benachbarter Staat oder Staaten in der Nähe des Ereignisses oder ein Flaggenstaat mit eingebunden werden. Daher sind die Richtlinien auch anwendbar bei Ereignissen, die möglicherweise mehr als einen Staat betreffen.

1.2.2 Ist ein Schiff von einem Ereignis betroffen, so wird das Risiko weiterer Schäden oder Umweltverschmutzungen durch eine fortschreitende Verschlimmerung der Situation am besten durch die Stabilisierung der Situation durch Ergreifen von Präventivmaßnahmen, wie das Leichten von Ladung und Bunker, und die Reparatur von Schäden vermieden. Solche Unternehmungen werden aufgrund des zusätzlichen Schutzes, den dieser bietet, und der Verfügbarkeit erforderlicher Mittel am besten an einem Zufluchtsort durchgeführt. Unter manchen Umständen kann es empfehlenswert sein, ein Umladen der Ladung oder andere Unternehmungen zur Prävention oder Minimierung von Schäden oder Umweltverschmutzungen durchzuführen.

1.2.3 Unter manchen Umständen ist, je länger ein Schiff den Elementen auf hoher See ausgesetzt ist, das Risiko, dass sich der Zustand des Schiffes verschlechtert oder dass sich die See-, Wetter- oder Umgebungsbedingungen ändern und es dadurch zu größeren potentiellen Risiken kommt, umso größer.

1.2.4 Während die Küstenstaaten hauptsächlich wegen der möglichen Gefahr für die Umwelt vielleicht zögern, beschädigten oder manövrierfähigen Schiffe den Zugang zu einem Gebiet, das in ihrer Verantwortlichkeit liegt, zu gewähren, ist es tatsächlich selten möglich, unter den auf hoher See gegebenen Bedingungen einen Unfall auf See wirksam in den Griff zu bekommen.

1.2.5 Ein auf Hilfe angewiesenes Schiff an einen Zufluchtsort zu bringen, hat den Vorteil, dass die Küstenlinie, für die ein Risiko besteht, begrenzt wird, dagegen kann jedoch für die Küstenlinie, an dem sich der Zufluchtsort befindet, ein größeres Risiko bestehen. Es soll auch in Betracht gezogen werden, das betroffene Schiff in einen Hafen

oder an ein Terminal zu bringen, wo das Umladen von Ladung oder Reparaturarbeiten relativ leicht durchgeführt werden könnten. Aus diesem Grund muss die Entscheidung über die Wahl und Nutzung eines Zufluchtsortes von Fall zu Fall auf der Grundlage einer Risikobewertung sorgfältig abgewogen werden.

- Die Nutzung von Zufluchtsorten kann auf lokalen Widerstand stoßen und schwierige Entscheidungen erfordern. Die Küstenstaaten müssen erkennen, dass eine umfassende evidenzbasierte Risikobewertung für ein sicheres und wirksames Handeln und eine sichere und wirksame Entscheidungsfindung unerlässlich ist. Vereinbarungen zur regionalen Zusammenarbeit könnten unter Umständen die Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes, das einen Zufluchtsort sucht, unterstützen.

- Küstenstaaten und Häfen, die ein Schiff aufnehmen, dem der Zugang zu einem Zufluchtsort gewährt wurde, sollen eine unverzügliche Entschädigung für die Verpflichtungen bekommen, die sich aus der Aufnahme eines beschädigten Schiffes ergeben, sofern dies angemessen ist. Zu diesem Zweck ist es wichtig, dass die betreffenden internationalen Übereinkommen und, falls verfügbar, Risikobeteiligungsmechanismen angewandt werden.

- Auf internationaler Ebene stellen unter anderem die im Anhang zu Abschnitt 1 aufgeführten Übereinkommen (vorbehaltlich Aktualisierungen) den rechtlichen Rahmen dar, innerhalb dessen die Küstenstaaten (sowie die Flaggen- und Hafenstaaten) und die Schiffe unter den vorgesehenen Umständen agieren können.

- Vor diesem Hintergrund besteht die Notwendigkeit, Bestimmungen zur Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen, die einen Zufluchtsort suchen, festzulegen, um die harmonisierte und wirksame Umsetzung dieser Maßnahme sicherzustellen und eine bessere Unterstützung von Staaten, Schiffskapitänen und anderen beteiligten Parteien bei der Erreichung der Ziele zu ermöglichen.

Ziel

Ziel ist es, ein einheitliches, transparentes Verfahren bereitzustellen, das zu einer fundierten, schnelleren Entscheidungsfindung führt. Dies wird für Staaten, Schiffskapitäne, Betreiber und/oder Berger oder andere Parteien von Nutzen sein, wenn ein auf Hilfe angewiesenes Schiff im Interesse des Schutzes menschlichen Lebens, der Sicherheit des Seeverkehrs, der Gefahrenabwehr und der Umwelt bezüglich eines Zufluchtsortes anfragt.

- Das Verfahren soll die Zusammenarbeit und die konstruktive Einbindung innerhalb der staatlichen Verwaltungsorgane, der Behörden und der Schifffahrtsbranche sowie zwischen diesen fördern.

- 1.3.3 Auf Grundlage der durch den Kapitän oder eine andere für das Schiff verantwortliche Person (z. B. Berger) benötigten Dienstleistungen soll ein Staat, der um Hilfeleistung ersucht wird, erwägen, dem Schiff einen Zufluchtsort zuzuweisen. Dies ist besonders dann von Bedeutung, wenn das Risiko besteht, dass ein Schiff sinken oder auf Grund laufen wird, was zu Umweltschäden oder einer Gefahr für den Seeverkehr führen würde.

- 1.3.4 Ziel ist es auch, dass nationale Pläne für die Aufnahme auf Hilfe angewiesener Schiffe, die einen Zufluchtsort suchen, Verfahren zur internationalen Koordinierung und Entscheidungsfindung und, sofern möglich und angemessen, zur Zusammenarbeit bei der Erstellung eines gemeinsamen Plans zur Aufnahme solcher Schiffe enthalten. Dies kann für grenzüberschreitende regionale Gebiete oder Meeresbecken mehrerer Anrainerstaaten wünschenswert sein bzw. erforderlich werden.

- 1.3.5 Die Gewährung des Zugangs zu einem Zufluchtsort erfordert eine Entscheidung, die nur von Fall zu Fall getroffen werden kann, wobei sorgfältig zwischen dem sich daraus ergebenden Vorteil für das betroffene Schiff, seine Besatzung und die Umwelt und dem von dem Schiff ausgehenden Risiko, falls ihm kein Zufluchtsort gewährt wird, es sich in der Nähe der Küste befindet oder es von der Küste fortgebracht oder fortgeschickt wird, abgewogen werden muss.

1.4 Zweck der Richtlinien

- 1.4.1 Zweck der Richtlinien ist es, die Grundlage für einen operativen Rahmen für Küstenstaaten, Schiffskapitäne, Betreiber und/oder Berger sowie andere Parteien, deren Handeln und Entscheidungen erforderlich sind, wenn ein auf Hilfe angewiesenes Schiff einen Zufluchtsort sucht, bereitzustellen.

- 1.4.2 Ein solcher Rahmen könnte, in Abhängigkeit von der internen Struktur des Staates, die Schaffung einer Behörde innerhalb eines Staates beinhalten, die über die betreffenden Fachkenntnisse und die erforderlichen Befugnisse verfügt, um selbstständige Entscheidungen hinsichtlich der Aufnahme eines Schiffes an einem Zufluchtsort zu treffen – im Folgenden die „zuständige Behörde“ (competent authority, CA) genannt.

- 1.4.3 Dazu gehören auch Leitlinien für solch eine zuständige Behörde für den wirksamen Umgang mit einem auf Hilfe angewiesenen Schiff, das bezüglich eines Zufluchtsortes anfragt. Leitlinien sollen auch für die Kapitäne bereitgestellt werden, um sie bei der eindeutigen Feststellung aller Dienstleistungen oder Einrichtungen, die im Falle einer Bereitstellung eines Zufluchtsortes benötigt werden, zu unterstützen. Daher sollen die Richtlinien auch Leitlinien für Kapitäne darüber enthalten, was von ihnen erwartet wird, einschließlich empfohlener Verfahren und zu nutzender Informationsflüsse.

- 1.4.4 Sucht jedoch ein auf Hilfe angewiesenes Schiff einen Zufluchtsort, so sind routinemäßig auch andere Parteien, wie beispielsweise der Flaggenstaat¹, der Berger, die Klassifikationsgesellschaft und der Versicherer, beteiligt. Die Richtlinien beinhalten auch Leitlinien für diese Parteien.
- 1.4.5 In den Richtlinien werden sowohl Situationen behandelt, in denen nur eine zuständige Behörde beteiligt ist, als auch Situationen, in denen mehr als ein Hoheitsgebiet beteiligt ist oder eingebunden werden kann. Daher wird in den Richtlinien generell empfohlen, dass Küstenstaaten, in Abhängigkeit von den jeweiligen Umständen, in Erwägung ziehen, regionale Kooperations- und Koordinationsmechanismen zu schaffen, um gemeinsame Rahmenregelungen für die Bewertung auf Hilfe angewiesener Schiffe, die einen Zufluchtsort suchen, sowie gegebenenfalls für die Umsetzung konzertierter Maßnahmen und Pläne zu entwickeln.
- 1.4.6 In jeder Situation sollen Mitgliedsregierungen, Schiffskapitäne, Unternehmen², Berger und alle anderen beteiligten Parteien wirksam reagieren und zwar so, dass sich die Bemühungen ergänzen und sichergestellt wird, dass für den Fall, dass eine zuständige Behörde nicht in der Lage ist, mit der Situation umzugehen oder eine Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes zu bewilligen, eine andere zuständige Behörde informiert wird und bereit sein soll, die Entscheidungsfindung für diese Anfrage zu übernehmen.
- 1.4.7 Ist ein Schiff auf Hilfe angewiesen und fragt bezüglich eines Zufluchtsortes an, aber menschliches Leben ist nicht in Gefahr, so sollen die Richtlinien befolgt werden. In den Richtlinien werden nicht die Maßnahmen zur Rettung von Personen auf See behandelt.
- 1.4.8 Befinden sich jedoch in einer sich entwickelnden Situation die Personen an Bord in einer Not-situation, so haben die für Rettungseinsätze geltenden Regeln nach dem Internationalen Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See (International Convention on Maritime Search and Rescue, SAR Convention), dem International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual sowie den daraus hervorgegangenen Dokumenten Vorrang vor den Richtlinien (und den sich daraus ergebenden Verfahren).
- 1.4.9 Auch wenn eine Situation nicht notwendigerweise einen Rettungseinsatz nach der Begriffsbestimmung des Internationalen Übereinkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See nach sich zieht, muss bei der Anwendung der Richtlinien der Schutz der betroffenen Personen ständig im Auge behalten werden.
- 1.4.10 In jedem Fall soll der zuständige Dienst für Hilfeleistungen auf See (maritime assistance service, MAS)/die zuständige Leitstelle zur Koordination der Seenotrettung (maritime rescue coordination centre, MRCC) über jede Situation, die sich zu einem Such- und Rettungseinsatz entwickeln kann, informiert werden. In Entschließung A.950(23) wird empfohlen, dass die Küstenstaaten einen Dienst für Hilfeleistungen auf See einrichten. Dieser Dienst könne von einer bestehenden Organisation, vorzugsweise einer Leitstelle zur Koordination der Seenotrettung übernommen werden, aber in Entschließung A.950(23) wird auch anerkannt, dass die Einrichtung eines Dienstes für Hilfeleistungen auf See nicht zwingend die Schaffung einer neuen Organisation bedeute, wodurch den internen Regelungen der Küstenstaaten Rechnung getragen wird.
- 1.4.11 In den Richtlinien wird nicht die Problematik von Haftung und Entschädigung für Schäden behandelt, die sich aus einer Entscheidung ergeben, einem Schiff den Zugang zu einem Zufluchtsort zu gewähren oder zu verweigern.
- 1.5 Begriffsbestimmungen**
- 1.5.1 Der Begriff *auf Hilfe angewiesenes Schiff* bezeichnet ein Schiff in einer Situation, die zum Verlust des Schiffes oder zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt führen könnte, abgesehen von einer Situation, bei der die Rettung von Personen an Bord erforderlich ist.
- 1.5.2 Der Begriff *beteiligte Parteien* bezeichnet für die Zwecke dieser Richtlinien die Parteien, die in Abschnitt 2, Absatz 1 (Kapitän), Absatz 2 (Berger) und Absatz 5 (sonstige – Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft, Versicherer, künstliche oder natürliche Häfen und Terminals, Unternehmen/Betreiber) sowie Abschnitt 3 (Küstenstaaten) genannt werden und daran beteiligt sind, Maßnahmen zu ergreifen, wenn ein auf Hilfe angewiesenes Schiff einen Zufluchtsort sucht.
- 1.5.3 Der Begriff *Zufluchtsort* bezeichnet einen Ort, an dem ein auf Hilfe angewiesenes Schiff Maßnahmen zur Stabilisierung seines Zustands sowie zur Minderung der Risiken für den Seeverkehr und zum Schutz des menschlichen Lebens und der Umwelt ergreifen kann.
- 1.5.4 Der Begriff *MAS (maritime assistance service)* bezeichnet einen Dienst für Hilfeleistungen auf See nach der Beschreibung in Entschließung A.950(23), der im Falle von Ereignissen für den Empfang von Berichten zuständig ist und im Falle eines Ereignisses als Kontaktstelle zwischen dem Schiffskapitän und den Behörden des Küstenstaates dient.
- 1.5.5 Der Begriff *MRCC (maritime rescue coordination centre)* bezeichnet eine Leitstelle zur Koordination der Seenotrettung nach der Beschreibung im Internationalen Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See (Internationales Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See).

¹ Die Pflichten des Flaggenstaates sind in Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) beschrieben.

² Begriffsbestimmung nach ISM-Code, Teil A, Absatz 1.1.2.

- tional Convention on Maritime Search and Rescue, SAR Convention)³.
- 1.5.6 Der Begriff *zuständige Behörde* (competent authority, CA) bezeichnet eine Behörde in einem Staat, die in Abhängigkeit von der internen Struktur dieses Staates, über die erforderlichen Fachkenntnisse und Befugnisse verfügt, um selbstständige Entscheidungen über die Aufnahme eines Schiffes an einem Zufluchtsort zu treffen.
- 1.5.7 Der Begriff *Dienste für Notfallmaßnahmen* (emergency response service, ERS) bezeichnet den Dienst, der von einer Organisation, einschließlich zahlreicher Klassifikationsgesellschaften, die in der Lage ist, technische Bewertungen der Leckstabilität und Restfestigkeit usw. durchzuführen und die Ergebnisse ihrer Bewertungen der Schiffsbesatzung, den Bergern oder der zuständigen Behörde zur Verfügung zu stellen, bereitgestellt wird.

Anhang zu Abschnitt 1

Geltende internationale Übereinkommen

Auf internationaler Ebene sind die nachstehenden Übereinkommen und Protokolle in Kraft und stellen unter anderem den gesetzlichen Rahmen dar, innerhalb dessen Küstenstaaten, Flaggenstaaten und Schiffe unter den genannten Umständen agieren:⁴

- Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)), insbesondere Teil V und dessen Artikel 221⁵
- Internationales Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf hoher See bei Ölverschmutzungsunfällen (Internationales Übereinkommen von 1969 über Maßnahmen auf hoher See – International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (Intervention Convention 1969))

³ Im SAR-Übereinkommen wird der Begriff „Rettungsleitstelle“ („rescue coordination centre“, RCC) verwendet. Möglicherweise haben nicht alle Staaten eine Leitstelle zur Koordination der Seenotrettung (maritime rescue coordination centre, MRCC) oder einen Dienst für Hilfeleistungen auf See (maritime assistance service, MAS) eingerichtet und es ist von großer Wichtigkeit, dass der Kapitän sich in Abhängigkeit von den geltenden Regelungen in dem betreffenden Küstenstaat an eine der beiden Stellen wendet. Die Begriffe können daher in diesem Dokument gleichbedeutend verwendet werden.

⁴ Es wird darauf hingewiesen, dass es zurzeit für einen Staat keine internationale Verpflichtung gibt, einem auf Hilfe angewiesenen Schiff einen Zufluchtsort zur Verfügung zu stellen.

⁵ „1. Dieser Teil berührt nicht das Recht der Staaten, nach Völkergewohnheitsrecht und aufgrund völkerrechtlicher Verträge, außerhalb des Küstenmeers dem tatsächlichen oder drohenden Schaden angepasste Maßnahmen zu ergreifen und durchzusetzen, um ihre Küste oder damit zusammenhängende Interessen, einschließlich der Fischerei, vor tatsächlicher oder drohender Verschmutzung infolge eines Seeunfalls oder damit zusammenhängender Handlungen zu schützen, welche erwartungsgemäß schädliche Folgen größeren Umfangs haben können. 2. Im Sinne dieses Artikels bedeutet „Seeunfall“ einen Schiffszusammenstoß, das Stranden, ein sonstiges mit der Führung eines Schiffes zusammenhängendes Ereignis oder einen anderen Vorfall an Bord oder außerhalb eines Schiffes, durch die Sachschaden an Schiff oder Ladung entsteht oder unmittelbar zu entstehen droht.“

- Protokoll von 1973 über Maßnahmen auf hoher See bei Fällen von Verschmutzung durch andere Stoffe als Öl (Maßnahmen-Protokoll von 1973)
- Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen – International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention)), insbesondere dessen Kapitel V
- Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung⁶ (International Convention on Salvage, 1989)
- Internationales Übereinkommen von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung (OPRC-Übereinkommen – International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (OPRC Convention))
- Protokoll von 2000 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Verschmutzung durch gefährliche und schädliche Stoffe (OPRC-HNS Protocol).
- Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78 – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978)
- Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL-Protokoll von 1997)
- Internationales Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See (SAR-Übereinkommen – International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention))
- Übereinkommen von 1972 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (Londoner Übereinkommen von 1972 – Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (London Convention 1972))
- Protokoll von 1996 zum Übereinkommen von 1972 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (Londoner Protokoll)

⁶ Die Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung (Bergungsübereinkommen von 1989) sind gemäß Artikel 11 des Übereinkommens bei der Prüfung einer Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes verpflichtet, zur Sicherstellung einer wirksamen und erfolgreichen Durchführung des Bergungseinsatzes die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit zwischen Bergern, anderen Beteiligten und den öffentlichen Behörden zu berücksichtigen. Artikel 11 des Bergungsübereinkommens besagt: „Erlässt ein Vertragsstaat Regelungen oder fasst er Beschlüsse in Angelegenheiten, die sich auf Bergungsmaßnahmen beziehen, wie etwa das Gestatten des Anlaufens von Häfen durch Schiffe, die in Seenot geraten sind, oder das Bereitstellen von Einrichtungen für Berger, so hat er hierbei die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit zwischen Bergern, anderen Beteiligten und Behörden zu berücksichtigen, um eine wirksame und erfolgreiche Durchführung von Bergungsmaßnahmen zur Rettung von Menschenleben oder von in Gefahr befindlichen Vermögensgegenständen sowie zur allgemeinen Verhütung von Umweltschäden sicherzustellen.“

- Übereinkommen von 1971 über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (1969 Civil Liability Convention))
- Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen – Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (1976 LLMC Convention))
- Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (Protokoll zum Haftungsbeschränkungs-Übereinkommen)
- Internationales Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung – International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (1969 Civil Liability Convention))
- Protokoll von 1992 zum Internationalen Übereinkommen von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen von 1992)
- Internationales Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (Fonds-Übereinkommen von 1992 – International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Fund Convention))
- Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (Zusatzprotokoll zum Fonds-Übereinkommen)
- Internationales Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung (Bunkeröl-Übereinkommen – International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (2001 Bunkers Convention))
- Internationales Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungsübereinkommen – Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (2007 Nairobi Wreck Removal Convention))

Abschnitt 2 – Erforderliche Maßnahmen durch Kapitäne und/oder Berger und andere Beteiligte, wenn auf Hilfe angewiesene Schiffe einen Zufluchtsort suchen

2.1 Der Kapitän

- 2.1.1 Im Falle eines Ereignisses auf See sind der Schiffskapitän und/oder der Berger dafür verantwortlich, mit dem geeigneten in dem betreffenden Staat benannten MAS Kontakt aufzunehmen, das Ereignis zu melden und die erforderlichen Folgemaßnahmen zu treffen. Listen der MAS und MRCCs finden sich im Globalen Integrierten Schifffahrtinformationssystem (GISIS) unter dem Abschnitt MAS des Mo-

duls „Contact Points“ bzw. unter dem Abschnitt RCC des Moduls „Global SAR Plan“.

- 2.1.2 Der Kapitän eines Schiffes, für das die Bestimmungen des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (International Safety Management, ISM-Code) gelten, soll gemäß diesem Code dem Unternehmen jedes Ereignis bzw. jeden Unfall auf See melden. Sobald das Unternehmen über eine solche Situation informiert wurde, soll es mit der zuständigen Küstenstation Kontakt aufnehmen und dieser, soweit notwendig, zur Verfügung stehen.

- 2.1.3 Der Kapitän hat die Schiffsführung inne und behält die Führung des Schiffes, selbst wenn ein Bergungseinsatz durchgeführt wird. Der Kapitän kann entscheiden, die Führung des Schiffes abzugeben, wonach die Führung des Schiffes durch den Berger übernommen wird.

- 2.1.4 Der Kapitän ist dafür verantwortlich:

- .1 Die zuständige Behörde (des nächstgelegenen Küstenstaates/der nächstgelegenen Küstenstaaten) sowie den Flaggenstaat⁷ so schnell wie möglich zu informieren und einen Ereignisbericht mit mindestens den nachstehenden Angaben zu erstellen:

- .1 Identität des Schiffes;
- .2 Position des Schiffes;
- .3 Abfahrtschiff;
- .4 Bestimmungshafen;
- .5 Angaben zur Ladung an Bord;
- .6 Adresse, von der zusätzliche Informationen, soweit bekannt, über Öl (Brennstoff, Ladung oder sonstiges) und gefährliche Ladung an Bord (d.h. Kopie des Ladungsverzeichnisses) erhalten werden können;
- .7 Menge, Lage und Art der Bunker an Bord;
- .8 Anzahl der Personen an Bord; und
- .9 nähere Angaben zum Ereignis;

- .2 uneingeschränkt mit den zuständigen Behörden zusammenzuarbeiten; und
- .3 den zuständigen Behörden alle gewünschten bzw. sachdienlichen Informationen mitzuteilen.

- 2.1.5 Darüber hinaus ist der Kapitän (mit der Unterstützung durch das Unternehmen und/oder den Berger, sofern erforderlich) dafür verantwortlich:

- .1 Die Situation zu bewerten und die Gründe anzugeben, warum das Schiff Unterstützung benötigt;

⁷ In Artikel 94, 194 und 198 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen werden Verfahren für die Meldung an den Flaggenstaat beschrieben. In Artikel 92 und 94 wird weiter ausgeführt, dass der Kapitän im Namen des Flaggenstaates handelt, in dem das Schiff registriert ist.

- .2 eine Analyse der Risiken, Bedrohungen und Gefahren (nach bestem Vermögen oder Wissen des Kapitäns zum derzeitigen Zeitpunkt) unter Berücksichtigung, unter anderem, der nachstehenden Punkte durchzuführen:

- .1 Brand;
- .2 Explosion;
- .3 Schäden am Schiff, einschließlich mechanischem Versagen und/oder dem Versagen der Schiffsstruktur;
- .4 Kollision;
- .5 Umweltverschmutzung;
- .6 Beeinträchtigung der Stabilität des Schiffes; und
- .7 auf Grund Laufen;

Gegebenenfalls sind im Laufe dieses Verfahrens die in Anhang 2 zu Abschnitt 3 dargestellten Faktoren für die Risikoanalyse zu berücksichtigen;

- .3 die Folgen des Ereignisses für den Fall einzuschätzen, dass das Schiff:
- .1 an der gleichen Position verbleibt;
 - .2 seine Reise fortführt;
 - .3 einen Zufluchtsort erreicht; oder
 - .4 auf hohe See gebracht wird;
- .4 zu bestimmen, welche Unterstützung vom Küstenstaat benötigt wird, um die aktuelle Gefahrensituation zu bewältigen (siehe Teil 3 vom Anhang zu Abschnitt 2 sowie Absatz 3 von Anhang 2 zu Abschnitt 3);
- .5 die zuständige Behörde darüber in Kenntnis zu setzen, ob das Schiff Zugang zu einem Dienst für Notfallmaßnahmen hat und der zuständigen Behörde die entsprechenden Kontaktdaten, den Status, inwiefern der Dienst eingebunden worden ist, sowie Angaben zur Vertragspartei, an die sich die zuständige Behörde wenden kann, zur Verfügung zu stellen; und
- .6 alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Folgen des Unfalls möglichst gering zu halten.

2.2 Der Berger⁸

- 2.2.1 In einer Situation, in der der Kapitän die Führung des Schiffes abgegeben hat, ist der Berger, zu-

⁸ Die Pflichten des Bergers werden in Artikel 8 des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung beschrieben, der in Lloyd's Open Form berücksichtigt ist, und gelten, wenn kein Vertrag vorhanden ist. Ist ein anderer Vertrag als Lloyd's Open Form vorhanden, so sind die Verantwortlichkeiten andere und sind für jeden Unfall unterschiedlich.

sätzlich zu den in Absatz 2.1 genannten Maßnahmen, dafür verantwortlich:

- .1 Die zuständige Behörde umfassend über den Zustand des Schiffes und den Fortschritt des Bergungseinsatzes informiert zu halten;
- .2 mit der zuständigen Behörde zur Sicherstellung der Sicherheit von Schiff und Personen sowie zur Sicherstellung des Schutzes der Meeresumwelt durch Ergreifen aller geeigneten Maßnahmen uneingeschränkt zusammenzuarbeiten;
- .3 der zuständigen Behörde den ersten Abriss eines Bergungsplans mit Angabe der beabsichtigten Sofortmaßnahmen und anschließend zu gegebener Zeit einen detaillierten Plan zur Genehmigung vorzulegen, bevor mit dem Einsatz begonnen wird; und
- .4 direkten Kontakt mit dem Dienst für Notfallmaßnahmen aufzunehmen (sofern für das Ereignis ein Dienst für Notfallmaßnahmen verfügbar und aktiv ist), um diesem die neuesten Informationen über den Zustand des Schiffes zu übermitteln.

2.3 Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes – Verfahren

- 2.3.1 Wurde, unbeschadet des Rechts der zuständigen Behörde, diese Entscheidung zu treffen, von der für das Schiff zuständigen Partei die Entscheidung getroffen, eine förmliche Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes zu stellen, so ist das nachstehende Verfahren zu befolgen.
- 2.3.2 Die förmliche Anfrage soll schriftlich gestellt, auf elektronischem Weg übermittelt werden und Formblatt A (Anhang zu Abschnitt 2) beinhalten. Alle weiteren Informationen, die die zuständige Behörde benötigen könnte, beispielsweise zur Sicherstellung der Einhaltung lokaler Rechtsvorschriften, wie z. B. Ladungsverzeichnisse, Staupläne und der erste Entwurf des Bergungsplans des Bergers, sollen auch mit Formblatt A übermittelt werden.
- 2.3.3 Die förmliche Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes soll vom Kapitän unter Nutzung der schnellsten verfügbaren Mittel an die zuständige Behörde bzw. den Dienst für Hilfeleistungen auf See (MAS) übermittelt werden (siehe Absatz 2.1.1).
- 2.3.4 Eine förmliche Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes kann auch von folgenden Parteien gestellt werden:
- .1 einem Schiffsbetreiber/der vom Unternehmen benannten Person an Land/dem beauftragten Berger; und
 - .2 jeder anderen Person, die zu dem Zeitpunkt für das Schiff verantwortlich ist und von nationalem Recht anerkannt wird.
- 2.3.5 Außer im Extremfall sind förmliche Anfragen über die nationale Kontaktstelle (den Dienst für Hilfeleistungen auf See (MAS)) nur an eine zuständige

Behörde zu stellen und sollen, außer dies wurde mit dem MAS und der zuständigen Behörde so abgesprochen, nicht direkt an die (künstlichen oder natürlichen) Häfen gestellt werden. Die zuständige Behörde soll immer darüber informiert werden, wenn eine dritte Partei einbezogen wurde.

- 2.3.6 Gleichzeitige Anfragen an weitere zuständige Behörden oder MAS sind zu vermeiden.

2.4 Reaktionsmaßnahmen

- 2.4.1 Vorbehaltlich, sofern erforderlich, der vorherigen Zustimmung des Küstenstaates, sollen der betroffene Kapitän und die betroffene Reederei alle notwendigen Reaktionsmaßnahmen treffen, wie beispielsweise die Unterzeichnung eines Bergungs- oder Schleppvertrages oder die Bereitstellung eines anderen Dienstes zur Bewältigung der Situation, in der sich das Schiff befindet. Wird Zugang gewährt, so kann der Küstenstaat zusätzliche oder andere Maßnahmen beschließen, die durch den Kapitän und/oder den Berger zu befolgen sind.

- 2.4.2 Der Kapitän, das Unternehmen sowie gegebenenfalls der Berger des Schiffes sollen die praktischen Anforderungen, die sich aus dem in Absatz 3.5 beschriebenen Entscheidungsfindungsprozess des Küstenstaates ergeben, erfüllen.

2.5 Sonstige beteiligte Parteien

2.5.1 Flaggenstaat

Der Flaggenstaat soll, abgesehen von der Erfüllung seiner Verpflichtung nach internationalem Recht, zur Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde aufgefordert werden, wenn bestimmte Angaben zu den Schiffszeugnissen und andere relevante Unterlagen (d. h. in Hinsicht auf Sicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung) benötigt werden. Der Flaggenstaat selbst, oder, sofern erforderlich, die anerkannte Organisation bzw. die anerkannten Organisationen, die die Schiffszeugnisse in ihrem Namen ausstellt/ausstellen, soll bzw. sollen der zuständigen Behörde alle relevanten Informationen, Zeugnisse und Unterlagen bezüglich des Schiffes zur Verfügung stellen. Der Flaggenstaat soll auch bei der Bereitstellung von Informationen des Dienstes für Notfallmaßnahmen Unterstützung leisten. Die zuständige Behörde soll den Flaggenstaat über die Entwicklung der Situation informiert halten.

2.5.2 Klassifikationsgesellschaft

Ist ein Schiff auf Hilfe angewiesen und sucht einen Zufluchtsort, so kann die Klassifikationsgesellschaft des Schiffes zu einer sicheren Vorgehensweise zum Schutz des Schiffes, der Besatzung, der Ladung und der Meeresumwelt beitragen. Die Schiffsbesatzung und die Schiffsführung benötigen schnelle und genaue technische Informationen über das Verhalten des Schiffes nach dem Ereignis sowie Informationen über die Folgen vorgeschlagener Abhilfemaßnahmen.

Es wird dringend empfohlen, dass die Klassifikationsgesellschaft in die Informationserhebung und die Risikobewertung hinsichtlich des Erhalts der Festigkeit des Schiffskörpers und der Stabilität des Schiffes sowie der Minimierung einer Verschmutzung der Meeresumwelt einbezogen wird, insbesondere wenn eine förmliche Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes gestellt wurde; außerdem wird dringend empfohlen, dass alle einschlägigen Informationen zur Verfügung gestellt werden.

2.5.3 Dienst für Notfallmaßnahmen

- .1 Viele Schiffseigner und/oder Klassifikationsgesellschaften haben Dienste für Notfallmaßnahmen eingerichtet. Das Ziel eines Dienstes für Notfallmaßnahmen ist es, dem Kapitän/den Vertragsparteien und ihren Stellvertretern oder anderen Behörden in einer Unfallsituation, beispielsweise durch die Bewertung der Leckstabilität und Restlängsfestigkeit des Schiffes, schnelle technische Unterstützung⁹ bereitzustellen.
- .2 Ist ein Schiff bei einem landgestützten Dienst für Notfallmaßnahmen angemeldet, so soll der Dienst schnellstmöglich eingebunden werden, um die Schäden des Schiffes zu bewerten. Die Verfügbarkeit eines Dienstes für Notfallmaßnahmen ist der zuständigen Behörde durch den Kapitän oder Betreiber unverzüglich zu melden.
- .3 Die zuständige Behörde soll zu allen Informationen, die sie als notwendig erachtet, d. h. Berichten und/oder einschlägigen Informationen des Dienstes für Notfallmaßnahmen, sofern diese verfügbar sind, Ladungsverzeichnissen usw., Zugang haben. Diese Informationen sollen der zuständigen Behörde durch den Schiffseigner, der Vertragspartei oder, sofern er dazu bevollmächtigt ist, den Dienst für Notfallmaßnahmen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

2.5.4 Versicherer

- .1 Die Schiffshaftpflichtversicherung (Protection and Indemnity, P&I) deckt zahlreiche Haftungsansprüche ab, einschließlich Personenschäden für Besatzungsmitglieder, Fahrgäste und sonstige Personen an Bord, Ladungsverlust und Ladungsschäden, Ölverschmutzung, Wrackbeseitigung und Kasischäden. Im Allgemeinen bieten P&I Clubs auch zahlreiche Dienstleistungen für ihre Mitglieder zu Forderungen, Rechtsfragen und Schadensverhütung an und spielen oft eine führende Rolle im Umgang mit Unfällen. Daher ist im Falle eines Ereignisses die schnellstmögliche Kontaktauf-

⁹ Der Internationale Verband der Klassifikationsgesellschaften (International Association of Classification Societies, IACS) empfiehlt, dass Dienste für Notfallmaßnahmen dem Kapitän sowie anderen Behörden schnelle technische Unterstützung leisten. IACS-Empfehlung Nr. 145 (Mai 2016): <https://iacs.org.uk/resolutions/recommendations/141-160>

nahme mit dem P&I Club von großer Wichtigkeit, da er beim Erhalt relevanter Informationen vom Schiffsbetreiber behilflich sein kann.

- .2 Im Falle eines Ereignisses können sie aufgefordert werden, Finanzgarantien bereitzustellen, welche Garantien an Häfen für Schäden oder Verluste während der Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes, das einen Zufluchtsort sucht, einschließen können.
- .3 Die Kaskoversicherung (Hull and Machinery, „H & M“) deckt Schäden am Schiffskörper, an den Maschinen und an der Ausrüstung ab. Dies wird häufig durch zwei oder mehr Versicherer abgedeckt. Es reicht aus, die Kontaktdaten des führenden Kaskoversicherers zu erhalten, der bevollmächtigt ist, im Namen aller anderen zu handeln und oft eine führende Rolle im Falle einer Bergung spielt.
- .4 Die Ladungsversicherung deckt Schäden an der Ladung an Bord des Schiffes, einschließlich des Beitrags der Ladung zur Havarie-Grosse, ab.

2.5.5 Künstliche und natürliche Häfen und Terminals

- .1 In Abhängigkeit von den Umständen und entsprechend der Risikobewertung kann ein künstlicher oder natürlicher Hafen oder ein bestimmtes Terminal als möglicher Zufluchtsort bestimmt werden.
- .2 Wird ein künstlicher oder natürlicher Hafen als möglicher Zufluchtsort für ein auf Hilfe angewiesenes Schiff bestimmt, sind unter anderem die folgenden Punkte zu berücksichtigen:
 - .1 Die Verfügbarkeit eines geeigneten Liegeplatzes, eines benannten Notliegeplatzes oder sonstigen Liegeplatzes zur Aufnahme des Schiffes;
 - .2 das Risiko für die Sicherheit und/oder die menschliche Gesundheit, insbesondere wenn sich der künstliche oder natürliche Hafen in unmittelbarer Nähe zu bewohnten Gebieten befindet; und
 - .3 technische Überlegungen hinsichtlich des Hafenbetriebs (beispielsweise eine Bewertung des potentiellen Risikos einer längeren Unterbrechung des Hafenbetriebs, durch eine Blockierung oder Einschränkung des Zugangs der Schiffahrtswegen durch das Schiff oder Schäden an der Infrastruktur).

2.5.6 Unternehmen/Betreiber

Das Unternehmen/Der Betreiber soll:

- .1 Als Kontaktstelle für alle von der zuständigen Behörde/dem Dienst für Hilfeleistungen auf See benötigten Informationen dienen, falls der Kapitän (aus welchem Grund auch immer) nicht dazu in der Lage ist oder um die Informationsanfragen an den Kapitän zu ver-

ringern und ihm so die Möglichkeit zu geben, die Situation an Bord zu bewältigen;

- .2 der zuständigen Behörde/den Dienst für Hilfeleistungen auf See, sofern dies gefordert wird, während des Ereignisses sowie nach dem Ereignis Unterstützung leisten; und
- .3 die Bereitstellung von Informationen des Dienstes für Notfallmaßnahmen zwischen der zuständigen Behörde und dem Anbieter des Dienstes für Notfallmaßnahmen koordinieren.

Anhang zu Abschnitt 2

Formblatt A – Formblatt für die förmliche Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes

Hinweis: Für Anfragen bezüglich eines Zufluchtsortes, die auf einen Such- und Rettungseinsatz folgen, liegen der Rettungsleitstelle oder dem Dienst für Hilfeleistungen auf See wahrscheinlich bereits viele Informationen hinsichtlich des Schiffes/der Ladung/des Bunkers vor.

Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes	
Datum:	
Von	Kapitän: MS/ _____ Bergungsunternehmen
An	Zuständige Behörde (oder über einen Dienst für Hilfeleistungen auf See/eine Leitstelle zur Koordination der Seenotrettung)
Zur Kenntnisnahme durch: Die zuständige Behörde	
Teil 1	Bewertung der Situation (vgl. Absatz 2.1.5.1) Der Kapitän soll, sofern erforderlich mit der Unterstützung durch das Unternehmen und/oder den Berger, die Gründe darlegen, warum sein Schiff auf Hilfe angewiesen ist.
Teil 2	Beschreibung von Gefahren und Bewertung der damit verbundenen Risiken (vgl. Absatz 2.1.5.2 und 2.1.5.3) Nach der oben erwähnten Bewertung soll der Kapitän, sofern erforderlich mit der Unterstützung durch das Unternehmen und/oder den Berger, die Folgen des potentiellen Unfalls in den nachstehenden hypothetischen Situationen unter Berücksichtigung sowohl der Unfallbewertungsfaktoren als auch der Ladung und der Bunker an Bord einschätzen: – für den Fall, dass das Schiff an der gleichen Position verbleibt; – für den Fall, dass das Schiff seine Reise fortsetzt; – für den Fall, dass das Schiff einen Zufluchtsort erreicht; oder – für den Fall, dass das Schiff auf hohe See gebracht wird.
Teil 3	Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen (vgl. Absatz 2.1.5.4) Der Kapitän und/oder der Berger soll die vom Küstenstaat benötigten Hilfsmaßnahmen zur Bewältigung der von der Situation ausgehenden Gefahr bestimmen. (vgl. Anhang 2 zu Abschnitt 3, Absatz 3)

Teil 4	Zugehörige Unterlagen
Teil 5	Andere Küstenstaaten/Häfen, mit denen bis zum aktuellen Zeitpunkt Kontakt aufgenommen wurde
Teil 6	Informationen des kontaktierten Dienstes für Hilfeleistungen auf See/des kontaktierten Hafens (Nachdem dieser sein Bewertungsverfahren abgeschlossen hat) Die empfangende zuständige Behörde soll den Anfragen den über ihr Vorgehen informieren.

Abschnitt 3 – Maßnahmen, die von den Küstenstaaten erwartet werden

Sucht ein auf Hilfe angewiesenes Schiff einen Zufluchtsort, so muss eine Entscheidung hinsichtlich der Aufnahme dieses Schiffes an einem Zufluchtsort getroffen werden. Jeder Küstenstaat soll daher seine Möglichkeiten zur Bereitstellung eines Zufluchtsortes prüfen.

Dies ist besonders wichtig im Falle eines Ereignisses, das zu einer Gefahr für die Umwelt oder die Schifffahrt oder zum Verlust eines Schiffes führen kann.

3.1 Die zuständige Behörde

- 3.1.1 Sucht ein auf Hilfe angewiesenes Schiff einen Zufluchtsort, so ist es notwendig, in Abhängigkeit von der internen Struktur des betreffenden Küstenstaates, sich an eine Behörde in diesem Küstenstaat wenden zu können, die über die erforderlichen Fachkenntnisse und Befugnisse verfügt, um selbstständige Entscheidungen hinsichtlich der Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes an einem Zufluchtsort treffen zu können.
- 3.1.2 Daher sollen Küstenstaaten eine zuständige Behörde benennen. Die zuständige Behörde soll über die erforderlichen Fachkenntnisse und Befugnisse verfügen, um auf eigene Initiative selbstständige Entscheidungen über die Aufnahme auf Hilfe angewiesener Schiffe, die einen Zufluchtsort suchen, treffen zu können. Es ist wünschenswert, dass die zuständige Behörde dauerhaften Charakter hat.
- 3.1.3 Den Küstenstaaten wird empfohlen, einen Dienst für Hilfeleistungen auf See einzurichten und aufrechtzuerhalten und/oder gegebenenfalls die notwendigen Vorkehrungen für einen gemeinsamen Dienst mit benachbarten Staaten zu treffen.
- 3.1.4 Die Küstenstaaten sollen den Namen und die Kontaktdaten der zuständigen Behörden für Dienste für Hilfeleistungen auf See und Leitstellen zur Koordination der Seenotrettung in den GISIS-Modulen „Contact Points“ bzw. „Global SAR Plan“ öffentlich bekannt geben.

3.2 Pläne für die Aufnahme von auf Hilfe angewiesenen Schiffen, die einen Zufluchtsort suchen

- 3.2.1 Nach internationalem Recht hat ein Küstenstaat das Recht, den Schiffskapitän oder das Unternehmen aufzufordern, innerhalb einer vorgeschriebenen Frist, geeignete Maßnahmen mit dem Ziel der Minderung eines Risikos oder einer

Gefahr zu ergreifen. Falls diese versagen oder eine Dringlichkeit besteht, kann der Küstenstaat seine Befugnisse durch das Ergreifen für die Bedrohung geeigneter Reaktionsmaßnahmen ausüben.

- 3.2.2 Daher ist es wichtig, dass die Küstenstaaten Pläne mit klaren Verfahren zum Umgang mit dieser Thematik erstellen, selbst wenn keine Schäden entstanden sind und/oder keine Verschmutzung erfolgt ist.
- 3.2.3 Es wird empfohlen, dass die Küstenstaaten Pläne und Verfahren festlegen, die mit den Richtlinien für die Aufnahme eines Schiffes/von Schiffen vereinbar sind, um auf die Risiken zu reagieren, die sich durch auf Hilfe angewiesene Schiffe, die in den Gewässern ihres Hoheitsgebiets einen Zufluchtsort suchen, ergeben. Die zuständige Behörde soll sich an der Erstellung und Umsetzung dieser Pläne beteiligen.
- 3.2.4 In den Plänen soll die Entscheidungskette bezüglich der Alarmierung über die jeweilige Situation und des Umgangs mit der jeweiligen Situation genau beschrieben sein. Die betroffenen Behörden und ihre jeweilige Rolle/Zuständigkeit sowie die Kommunikationsmittel zwischen den beteiligten Parteien sollen klar beschrieben sein. Die anzuwendenden Verfahren sollen sicherstellen, dass eine angemessene Entscheidung schnell auf der Grundlage von speziellem Fachwissen im Bereich des Seeverkehrs und bestmöglichen Informationen, die der zuständigen Behörde zur Verfügung stehen, getroffen werden kann.
- 3.2.5 Bei der Erstellung der Pläne sollen die Küstenstaaten Informationen über mögliche Zufluchtsorte sammeln, damit die zuständige Behörde den geeignetsten Ort für die Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes, das einen Zufluchtsort sucht, eindeutig und schnell ermitteln kann. Bei diesem kann es sich um ein geschütztes Gebiet, einen Hafen oder jeden anderen geeigneten Ort handeln; in Abhängigkeit von der Situation kann es sich um jeden beliebigen geeigneten Ort handeln, der sich entlang der Küste eines Staates befindet.
- 3.2.6 Die Informationen über mögliche Orte sollen eine Beschreibung bestimmter Merkmale der Orte sowie aller für die Aufnahme eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes verfügbaren Anlagen und Einrichtungen beinhalten.
- 3.2.7 Die Küstenstaaten sollen in Übereinstimmung mit den Richtlinien für den Umgang mit Anfragen auf Unterstützung auch Verfahren oder Vereinbarungen zur internationalen/regionalen Koordinierung und Entscheidungsfindung und gegebenenfalls zur Genehmigung der Nutzung eines geeigneten Zufluchtsortes aufnehmen. Sie können daher die Verfügbarkeit von Informationen über Pläne für andere benachbarte Staaten und alle an Reaktionsmaßnahmen beteiligten Parteien einschließen.
- 3.2.8 Anhang 1 zu Abschnitt 3 beinhaltet eine nicht abschließende Auflistung der Punkte, die in diesen Plänen enthalten sein können.

3.3 Bewertung von Zufluchtsorten

Die zuständige Behörde soll, sofern erforderlich in Absprache mit den Hafenbehörden sowie gegebenenfalls den Terminalbetreibern, für jede Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes unter Berücksichtigung der in Anhang 2 zu Abschnitt 3 angegebenen Risikoanalysefaktoren eine objektive Analyse der Vor- und Nachteile der Erteilung einer Genehmigung für ein auf Hilfe angewiesenes Schiff, einen Zufluchtsort in ihrem Hoheitsgebiet anzulaufen bzw. durch die Gewässer, die sich in ihrem Zuständigkeitsbereich befinden, zu fahren, durchführen.

3.4 Ereignisspezifische Bewertung

Fachmännische Analyse/Besichtigung

3.4.1 Die Analyse oder Prüfung soll einen Vergleich zwischen den Risiken, die damit verbunden sind, dass das Schiff auf See verbleibt, und den Risiken, die sich für den Zufluchtsort und seine Umgebung ergeben würden, beinhalten. Ein solcher Vergleich soll jeden der folgenden Punkte abdecken:

- .1 Den Schutz des menschlichen Lebens auf See;
- .2 die Sicherheit von Personen am Zufluchtsort und in seinem industriellen und städtischen Umfeld (Risiko eines Brandes oder einer Explosion, toxische Risiken usw.);
- .3 das Risiko der Umweltverschmutzung (insbesondere in bestimmten besonders empfindlichen Umweltgebieten);
- .4 wenn es sich bei dem Zufluchtsort um einen Hafen handelt, das Risiko der Störung des Hafenbetriebs (Kanäle, Kais, Anlagen, Terminals, andere Einrichtungen);
- .5 handelt es sich bei dem Zufluchtsort um einen Ankerplatz, so soll die Zugänglichkeit des Platzes zum Leichtern berücksichtigt werden und der Tidenstand muss fortlaufend überwacht werden;
- .6 die Bewertung der Folgen einer Ablehnung einer Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes, einschließlich der möglichen Auswirkungen auf benachbarte Staaten; und
- .7 die Erhaltung des Schiffskörpers, der Maschinenanlagen und der Ladung des auf Hilfe angewiesenen Schiffes sowie die möglichen Risiken für den Seeverkehr sollen bei einer Analyse gebührend berücksichtigt werden.

Analysefaktoren

3.4.2 Die ereignisspezifische Analyse soll die nachstehenden Analysefaktoren beinhalten:

- .1 Die Seetüchtigkeit des betroffenen Schiffes, insbesondere der Auftrieb, die Stabilität, die Verfügbarkeit des Antriebssystems und der Stromversorgung sowie die Fähigkeit, an einem Liegeplatz anzulegen;

- .2 die Art und der Zustand der Ladung, der Vorräte, der Bunker, insbesondere des Gefahrguts;
- .3 die Entfernung und die geschätzte Reisedauer zu einem Zufluchtsort;
- .4 ob der Kapitän (oder der Stellvertreter des Kapitäns, beispielsweise der 1. Offizier) sich noch an Bord befindet;
- .5 die Anzahl der sonstigen Besatzungsmitglieder und/oder der Berger oder anderer Personen an Bord sowie eine Bewertung der menschlichen Faktoren, einschließlich Fatigue;
- .6 die rechtliche Befugnis des betreffenden Landes, von dem auf Hilfe angewiesenen Schiff Maßnahmen zu fordern;
- .7 die Zustimmung des Kapitäns und des Unternehmens zu den Vorschlägen des Küstenstaates/des Bergers, einen Zufluchtsort anzulaufen bzw. an einen Zufluchtsort gebracht zu werden;
- .8 die Bereitstellung finanzieller Sicherheiten, sofern erforderlich;
- .9 durch den Schiffskapitän oder die Reederei bereits abgeschlossene kommerzielle Bergungsverträge;
- .10 Informationen über das beabsichtigte Vorgehen des Kapitäns und/oder des Bergers;
- .11 Benennung eines Stellvertreters des Unternehmens gegenüber dem betreffenden Küstenstaat;
- .12 die im Formblatt für eine förmliche Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes (Anhang zu Abschnitt 2) angegebenen Risikoanalysefaktoren; und
- .13 alle bereits getroffenen Maßnahmen.

Fachmännische Besichtigung

3.4.3 Wenn es als sicher erachtet wird und die Zeit es erlaubt, soll ein von der zuständigen Behörde benanntes Bewertungsteam zur Erhebung von Informationen zur Unterstützung des Entscheidungsfindungsprozesses (vgl. Risikoanalysefaktoren) an Bord des Schiffes gehen, das eine Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes stellt.

3.4.4 Ein Team, das aus Personen besteht, die über für die Situation geeignete Fachkenntnisse verfügen, soll aufgestellt werden. Sind ein oder mehrere Küstenstaaten in das Ereignis eingebunden und können andere Parteien möglicherweise eingebunden werden, so soll die Aufstellung eines multinationalen oder „regionalen“ Besichtigungsteams erwogen werden. Die zuständige Behörde des Küstenstaates, die die Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes empfängt, bleibt für die Auswahl der geeigneten Teammitglieder und die Anforderung an andere Staaten/zuständige Behörden zur Beteiligung verantwortlich. Es ist mit der gebotenen Sorgfalt vorzugehen, um sicherzustellen

len, dass die Aufstellung eines multinationalen/ regionalen Teams nicht zu einer Verzögerung des Einsatzes des Besichtigungsteams führt.

3.5 Der Entscheidungsfindungsprozess zur Gewährung eines Zufluchtsortes

3.5.1 Die zuständige Behörde soll nach erfolgter Bewertung der Situation auf der Grundlage der unter 3.2 genannten Pläne und einer fachmännischen Bewertung nach Absatz 3.3. und 3.4 über die Aufnahme eines Schiffes an einem Zufluchtsort entscheiden. Die zuständige Behörde soll einem Schiff den Zugang zu einem Zufluchtsort gewähren, wenn sie die Aufnahme des Schiffes zum Zwecke des Schutzes menschlichen Lebens, der Umwelt oder des Schiffes oder seiner Ladung für die beste Vorgehensweise hält. Wird die Genehmigung angefragt, einen Zufluchtsort anzulaufen, so besteht keine Verpflichtung für die zuständige Behörde, dies zu gewähren, aber bevor eine Entscheidung getroffen wird, sollen immer die erforderlichen Risikobewertungen und/oder fachmännischen Bewertungen an Bord durchgeführt werden, es sei denn, dies wird als nicht sicher erachtet. Die zuständige Behörde soll alle Faktoren und Risiken in ausgewogener Weise gegeneinander abwägen und Schutz gewähren, wann immer dies nach vernünftigem Ermessen möglich ist.

3.5.2 Die zuständige Behörde kann überprüfen, ob das Schiff über eine Versicherung oder andere wirksame finanzielle Sicherheiten verfügt, die eine angemessene Entschädigung für die mit seiner Aufnahme an einem Zufluchtsort verbundenen Kosten und Schäden ermöglichen. Reaktionsmaßnahmen auf das Ereignis sollen durch die Überprüfung des Versicherungsschutzes nicht verzögert werden. Sind kein Versicherungsschutz bzw. keine finanziellen Sicherheiten vorhanden, so stellt dies für sich genommen keinen Grund dafür dar, die Bewertung der Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes, da eine Gefahr für die Meeresumwelt bestehen kann, und die Entscheidung über die Aufnahme des Schiffes an einem Zufluchtsort zu treffen, zu verweigern.

3.5.3 Die Entscheidung durch die zuständige Behörde als Stellvertreter eines Staates, den Zugang zu einem Zufluchtsort in seinem Hoheitsgebiet zu gewähren, ist unverzüglich allen beteiligten Parteien mitzuteilen und soll alle praktischen Anforderungen, die als Bedingung für den Zugang gestellt werden, beinhalten.

3.5.4 Während ein jeder Staat seine Entscheidung unabhängig treffen soll, soll eine zuständige Behörde, wenn sie nicht in der Lage ist, eine Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes positiv zu entscheiden, dem Schiffseigner/Betreiber die Informationen, auf deren Grundlage die Entscheidung getroffen wurde, einschließlich aller Bewertungen hinsichtlich der nachstehenden Punkte, unverzüglich mitteilen:

- .1 Der Sicherheit der Personen an Bord und der Risiken für die öffentliche Sicherheit an Land;

- .2 empfindlicher Umweltbereiche;
- .3 des Mangels an geeigneten Mitteln am gewünschten Zufluchtsort und der Besorgnis bezüglich der strukturellen Stabilität und der Fähigkeit des Schiffes, die Reise an diesen Zufluchtsort sicher und erfolgreich durchführen zu können;
- .4 der herrschenden und vorhergesagten Wetterbedingungen, d. h. des Fehlens eines geschützten Bereichs für die vorgeschlagenen Arbeiten;
- .5 physischer Beschränkungen, einschließlich Bathymetrie, Seegangsbedingungen;
- .6 der Eskalation vorhersehbarer Folgen, d. h. Umweltverschmutzung, Brand, toxischer und Explosionsrisiken; und
- .7 aller anderen zutreffenden Gründe.

3.5.5 Sind regionale Vereinbarungen vorhanden, so sollen die gleichen Informationen an die anderen beteiligten Parteien übermittelt werden. Kopien der Risikobewertung und/oder des Besichtigungsberichts/der Besichtigungsberichte sollen, soweit angemessen, auch über solche regionalen Vereinbarungen zur Verfügung gestellt werden.

3.5.6 Die vom Küstenstaat durch seine zuständige Behörde ergriffenen Maßnahmen bedeuten nicht, dass das Unternehmen bzw. sein Stellvertreter nicht aufgefordert werden, innerhalb des internationalen Rechtsrahmens notwendige Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung oder Eliminierung des unmittelbaren Risikos für seine Küstenlinie oder damit verbundene Interessen, die Sicherheit anderer Schiffe sowie ihrer Besatzungen und Fahrgäste oder Personen an Land oder zum Schutz der Meeresumwelt zu ergreifen. Die zuständige Behörde kann unter anderem:

- .1 Die Bewegungen des Schiffes beschränken oder ihm eine bestimmte Fahrtroute auferlegen. Diese Anforderung berührt nicht die Verantwortung des Kapitäns für die Sicherheit bei der Führung seines Schiffes.
- .2 den Kapitän des Schiffes offiziell auffordern, die Gefährdung der Umwelt oder der Seeverkehrssicherheit abzustellen; und
- .3 den Kapitän im Falle einer unmittelbar drohenden Gefahr anweisen, einen Zufluchtsort anzulaufen, oder das Lotsen oder Abschleppen des Schiffes anordnen.

Wird ein Schiff im Rahmen eines Schlepp- oder Bergungsvertrags abgeschleppt, so können die Anweisungen durch die zuständige Behörde eines Staates nach Absatz 3.5.6.1 und 3.5.6.3 auch an das beteiligte Unterstützung leistende Unternehmen, das beteiligte Bergungs- und Schleppunternehmen gerichtet werden.

Anhang 1 zu Abschnitt 3

Pläne zu Zufluchtsorten

Die in Absatz 3.2 genannten Pläne sollen, sofern erforderlich, in Absprache mit den beteiligten Parteien erstellt werden und mindestens die nachstehenden Punkte beinhalten:

- .1 Welche zuständige Behörde bzw. Behörden für den Eingang und die Bearbeitung von Warnmeldungen zuständig ist bzw. sind;
- .2 welche zuständige Behörde für die Lagebewertung und die Entscheidung über die Aufnahme oder Zurückweisung eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes, das einen Zufluchtsort sucht, zuständig ist;
- .3 Informationen über die Küstenlinie des Staates und alle Faktoren, die eine Vorabbewertung und schnelle Entscheidung über einen Zufluchtsort für ein Schiff ermöglichen, einschließlich einer Beschreibung der Umwelt-, Wirtschafts- und sozialen Faktoren sowie der natürlichen Gegebenheiten;
- .4 die Bewertungsverfahren für die Gewährung oder Verweigerung des Zugangs eines auf Hilfe angewiesenen Schiffes zu einem Zufluchtsort;
- .5 die entsprechenden Mittel und Einrichtungen für Hilfeleistungen, Rettung und Bekämpfung von Umweltverschmutzung;
- .6 Verfahren für die internationale Koordinierung und Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung der charakteristischen regionalen Gegebenheiten (siehe Abschnitt 4); und
- .7 die Sicherheitsleistungs- und Haftungsverfahren, die für Schiffe, die an einem Zufluchtsort aufgenommen werden, gelten.

Anhang 2 zu Abschnitt 3

Risikoanalysefaktoren

Bei der Durchführung der in Absatz 2.1.5 und 3.3 beschriebenen Risikoanalyse sollen die nachstehenden Punkte berücksichtigt werden:

- 1 Umwelt- und soziale Faktoren, wie beispielsweise:
 - Die Sicherheit der Personen an Bord
 - Die Gefahren für die öffentliche Sicherheit
Wie groß ist die Entfernung zu den nächstgelegenen Wohngebieten?
 - Die vom Schiff verursachte Umweltverschmutzung
 - Ausgewiesene Umweltzonen
Befinden sich der Zufluchtsort und seine Zugangsrouten in empfindlichen Umweltgebieten, wie beispielsweise Gebieten von hohem ökologischem Wert, die von einer möglichen Umweltverschmutzung betroffen sein könnten?
Gibt es vom ökologischen Standpunkt aus gesehen eine bessere Option für einen Zufluchtsort in der Nähe?

- Gefährdete Lebensräume und Arten

- Fischereigegebiete

Werden Offshore-Aktivitäten und Fischerei oder Muschelzucht auf der Route oder den Zugangsrouten zum Zufluchtsort bzw. in der Nähe durchgeführt, die durch das einlaufende auf Hilfe angewiesene Schiff in Gefahr gebracht werden können?

- Wirtschaftliche/Industrielle Einrichtungen

Wie groß ist die Entfernung zu den nächstgelegenen Industriegebieten?

- Freizeit- und Tourismusgebiete

- Verfügbare Einrichtungen

Gibt es Spezialschiffe und Luftfahrzeuge sowie andere erforderliche Mittel zur Durchführung der erforderlichen Aktivitäten oder zur Bereitstellung der erforderlichen Hilfeleistung?

Gibt es Einrichtungen zum Umladen bzw. zum Umpumpen von Ladung, wie beispielsweise Pumpen, Schläuche, Barge, Pontons?

Gibt es Auffanganlagen für Schadstoffe und Gefahrgut?

Gibt es Reparatureinrichtungen, wie beispielsweise Werften, Werkstätten, Krane?

- 2 Natürliche Gegebenheiten, wie beispielsweise:

- In dem Gebiet vorherrschende Winde

Bietet der Zufluchtsort sicheren Schutz vor starkem Wind und schwerem Seegang?

- Gezeiten und Gezeitenströme

- Wetter- und Seegangsbedingungen

- Örtliche meteorologische Statistiken und Anzahl der Tage, an denen der Zufluchtsort nicht betriebsfähig oder nicht zugänglich ist

- Bathymetrie

Welches ist die geringste und maximale Wassertiefe am Zufluchtsort und auf seinen Zugangsrouten?

Welches ist der maximale Tiefgang des aufzunehmenden Schiffes?

Informationen über den Zustand des Meeresbodens, d. h. hart, weich, sandig, im Hinblick auf die Möglichkeit des auf Grund Laufens eines Problemschiffes am Zufluchtsort oder auf seinen Zugangsrouten?

- Saisonale Effekte, einschließlich Eis

- Navigatorische Eigenschaften

Können im Falle eines ungeschützten Zufluchtsortes Bergungsarbeiten und das Transportieren mit einem Leichter sicher durchgeführt werden?

Gibt es ausreichend Platz zum Manövrieren des Schiffes, selbst für ein Schiff ohne eigenen Antrieb?

Welches sind die Beschränkungen für die Abmessungen des Schiffes, wie beispielsweise Länge, Breite und Tiefgang?

- Das Risiko des Strandens des Schiffes, wodurch Kanäle oder Zugangsrouten versperrt oder der Schiffsverkehr behindert werden könnten
- Beschreibung der Anker- und Liegeplätze am Zufluchtsort?
- Betriebsbedingungen, insbesondere im Falle eines Hafens

Ist die Lotsung verpflichtend und sind Lotsen verfügbar?

Sind Schlepper verfügbar? Angabe ihrer Anzahl und ihres Trossenzugs am Pfahl.

Gibt es Beschränkungen? Falls ja, wird die Aufnahme des Schiffes am Zufluchtsort erlaubt, beispielsweise bei Austritt giftiger Gase, einer Explosionsgefahr?

Werden eine Bankgarantie oder andere finanzielle Sicherheiten benötigt und falls ja, sind diese für den Küstenstaat akzeptabel, bevor der Zugang zum Zufluchtsort gewährt wird?

3 Notfallplanung, wie beispielsweise:

- Zuständiger Dienst für Hilfeleistungen auf See
- Die Rolle und die Verantwortlichkeiten von Behörden und hilfeleistenden Stellen
- Möglichkeiten der Brandbekämpfung
- Erforderliche Ausrüstung und Verfügbarkeit
- Spezielle Verfahren

Besteht die Möglichkeit, eine Umweltverschmutzung auf ein begrenztes Gebiet zu beschränken?

- Internationale/regionale Zusammenarbeit und Koordinierung (vgl. Abschnitt 4)
- Einrichtungen für die Evakuierung

4 Vorhersehbare Folgen der verschiedenen angenommenen Szenarien im Hinblick auf die Sicherheit von Personen sowie Umweltverschmutzung, Brand, toxische und Explosionsrisiken.

Abschnitt 4 – Internationale/Regionale Zusammenarbeit und Koordinierung zu Zufluchtsorten

4.1 Oft ist in Situationen, die dazu führen, dass ein Zufluchtsort angefragt wird, nur ein Staat betroffen und die Abwicklung erfolgt durch denselben Staat in seinem Hoheitsgebiet. Es kann jedoch Fälle geben, in denen sich eine rein nationale Situation zu einer Situation entwickeln kann, in die benachbarte Mitgliedstaaten oder Mitgliedstaaten in der unmittelbaren Umgebung des Ereignisses eingebunden werden. Als Ergänzung sollen nationale Pläne für einen Zufluchtsort (siehe Abschnitt 3.2.7 und Anhang 1 zu Abschnitt 3, Punkt 6) Verfahren zur internationalen/regionalen Koordinierung und Entscheidungsfindung beinhalten und für Situationen gelten, in denen es

wahrscheinlich ist, dass mehr als ein Staat eingebunden werden kann.

4.2 Das Recht eines Küstenstaates, Maßnahmen zum Schutz seiner Küstenlinie vor Meeresverschmutzung zu ergreifen, ist fest im internationalen Recht verankert.¹⁰ Durch UNCLOS wird den Küstenstaaten die Verpflichtung¹¹ auferlegt, die durch – neben anderen Faktoren – den Schifffahrtssektor verursachte Verschmutzung der Meeresumwelt zu verhindern, zu verringern und zu überwachen sowie Umweltrisiken nicht auf andere Meeresgebiete zu verlagern. Darüber hinaus gibt es Vorgaben¹² für Koordinierungsregeln zwischen benachbarten Staaten, die mit Umweltverschmutzungsereignissen befasst sind, einschließlich einer Verpflichtung, einander zu benachrichtigen und gemeinsame Notfallpläne aufzustellen, um auf drohende Schäden für die Meeresumwelt, d. h. auf Umweltverschmutzungsereignisse, zu reagieren. Ein auf Hilfe angewiesenes Schiff, das einen Zufluchtsort sucht, kann durchaus eine solche Bedrohung, die zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt führen oder diese verursachen kann, darstellen.

4.3 Das Recht eines ausländischen Schiffes, in Fällen höherer Gewalt oder einem Notfall in einen Hafen oder die Küstengewässer eines anderen Staates einzufahren, ist in UNCLOS nicht vorgesehen. Dies schließt jedoch die Festlegung von Regeln oder Richtlinien nicht aus, solange sie mit UNCLOS vereinbar sind.

4.4 Daher sollen Staaten, die ein gemeinsames Gebiet oder Seegebiet haben, gegebenenfalls zusammenarbeiten, um hinsichtlich notwendiger zu treffender Maßnahmen Rücksprache miteinander zu halten und ihre Kapazitäten durch gemeinsames Handeln zu bündeln. Das Abschließen regionaler Kooperationsabkommen zu diesem Zweck kann zu einer schnelleren Reaktion führen.

4.5 Im Anhang zu Abschnitt 4 wird ein Überblick darüber gegeben, was eine solche internationale/regionale Zusammenarbeit und Koordinierung beinhalten kann.

4.6 In jedem Fall soll jeder Staat, dessen zuständige Behörde, nach den Richtlinien oder auf andere Weise, über Umstände informiert wurde, die ein Risiko für das menschliche Leben oder für die Meeresumwelt in See- oder Küstengebieten eines anderen Staates

¹⁰ Zu den einschlägigen Bestimmungen gehören: Artikel 194, 195, 198, 199, 211, 221, 225 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS), Artikel 9 des Übereinkommens über Bergung sowie Artikel V Absatz 2 des Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs.

¹¹ Durch Artikel 194 und 195 Teil XII von UNCLOS wird den Küstenstaaten die Verpflichtung auferlegt, die durch – neben anderen Faktoren – den Schifffahrtssektor verursachte Verschmutzung der Meeresumwelt zu verhindern, zu verringern und zu überwachen sowie Umweltrisiken nicht auf andere Meeresgebiete zu verlagern.

¹² Artikel 198 und 199 Teil XII, Abschnitt 2 von UNCLOS – Im Rahmen der weltweiten und regionalen Zusammenarbeit werden Koordinierungsregeln zwischen benachbarten Staaten, die mit Umweltverschmutzungsereignissen befasst sind, einschließlich einer Verpflichtung, sich gegenseitig zu benachrichtigen und gemeinsame Notfallpläne zu erstellen, festgelegt.

oder anderer Staaten darstellen oder erhöhen, geeignete Maßnahmen treffen, um diese(n) anderen Staate(n) schnellstmöglich, bevor eine Situation eintritt, in der ein Zufluchtsort erforderlich ist, darüber in Kenntnis zu setzen.

Anhang zu Abschnitt 4

Internationale/Regionale Zusammenarbeit und Koordinationierung zu Zufluchtsorten

Für Fälle, in denen Küstenstaaten ein gemeinsames Gebiet oder Seegebiet haben und gemeinsam eine Lösung für Situationen finden wollen, die die Bereitstellung eines Zufluchtsortes erfordern, werden die nachstehenden Leitlinien zur Nutzung und Berücksichtigung durch Küstenstaaten, die sich gemeinsam mit einer Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes befassen, bereitgestellt.

Gibt es eine regionale Regelung, so prüft zunächst grundsätzlich jeder beteiligte Staat, ob er in der Lage ist, einen Zufluchtsort zur Verfügung zu stellen, und um eine Lösung für die Situation zu finden, stehen die beteiligten zuständigen Behörden in direktem Kontakt miteinander, um zu entscheiden, wer am ehesten dafür geeignet ist, die Koordinierungsrolle zu übernehmen. Regionale Regelungen können zusätzliche Details hinsichtlich der Gewährung eines Zufluchtsortes beinhalten, wie beispielsweise:

1 Die Entscheidung darüber, von welchem Küstenstaat die zuständige Behörde die Führungsrolle übernehmen soll

Wird ein Zufluchtsort angefragt, ohne dass ein Such- und Rettungseinsatz erfolgt ist, so soll der Dienst für Hilfeleistungen auf See (maritime assistance service, MAS), der durch den Staat, in dessen Hoheitsgebiet sich das Schiff befindet, benannt wurde, das entscheidende Kriterium sein. Wurde kein MAS benannt, so soll zunächst der Staat, in dessen Hoheitsgebiet die Gewässer liegen, in denen sich das Schiff befindet (beispielsweise durch die Erklärung einer ausschließlichen Wirtschaftszone (exclusive economic zone, EEZ)) die Koordinierung der Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes übernehmen, es sei denn, dass – bzw. bis – eine Vereinbarung getroffen wurde, die Koordinierung einem anderen Küstenstaat zu übertragen.

Für Anfragen bezüglich eines Zufluchtsortes, die auf ein Ereignis zurückzuführen sind, das in keinem der Hoheitsgebiete der Küstenstaaten seinen Ursprung hat, kann das Such- und Rettungsgebiet (search and rescue region (SRR)) das entscheidende Kriterium sein, um zu bestimmen, wer zunächst die Koordinierungsrolle übernehmen soll. Der Staat, in dessen Such- und Rettungsgebiet sich das Schiff befindet, wird zunächst als für die Koordinierung des Ereignisses zuständig befunden,¹³ selbst wenn der Einsatz

keine Such- und Rettungskomponente beinhalten sollte.

Der Küstenstaat, in dessen Such- und Rettungsgebiet sich das Schiff zum Zeitpunkt der Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes befindet, soll für die Koordinierung der Reaktion auf diese Anfrage verantwortlich bleiben, es sei denn, dass – bzw. so lange bis – eine Vereinbarung getroffen wurde, die Koordinierung einem anderen Küstenstaat in dem Gebiet, in dem ein Zufluchtsort gewährt werden könnte, zu übertragen.

Küstenstaaten, die aus geographischen Gründen beteiligt sind oder deshalb, weil einige der Schiffsinteressen dort beheimatet sind, sollen sich bemühen, den für die Koordinierung verantwortlichen Staat zu unterstützen, indem sie beim Einholen von Informationen, Teilen von Fachkenntnissen, durch logistische Unterstützung, Beteiligung an der Risikobewertung und die Suche nach möglichen Zufluchtsorten in ihrem Hoheitsgebiet mit ihm zusammenarbeiten.

2 Die koordinierende Behörde und benachbarte Küstenstaaten

Wurde die Entscheidung getroffen, dass die Aufnahme eines Schiffes an einem Zufluchtsort die am besten geeignete Vorgehensweise ist, so soll der für die Koordinierung zuständige Küstenstaat mit den benachbarten Staaten zusammenarbeiten, um den nächstgelegenen, geeignetsten Zufluchtsort, der auch in einem anderen Staat liegen kann, zu bestimmen.

An erster Stelle soll jederzeit der Schutz des menschlichen Lebens, der Umwelt, des Schiffes und seiner Ladung sowie die Minderung des Risikos für den Seeverkehr stehen.

3 Koordinierende und unterstützende Küstenstaaten

Die oben in Punkt 2 genannte Behörde, die die Koordinierung übernommen hat, wird bzw. die oben genannten Behörden werden als der koordinierende Küstenstaat (coordinating coastal State, CCS) bezeichnet. Andere Staaten, die dem koordinierenden Küstenstaat Unterstützung leisten, werden für die Zwecke der Richtlinien als unterstützende Küstenstaaten (supporting coastal States, SCS) bezeichnet.

Der koordinierende Küstenstaat ist verantwortlich dafür:

- .1 sicherzustellen, dass die zuständige Behörde die Gesamtkoordination für das Ereignis übernimmt;
- .2 sein nationales Verfahren für die Suche eines Zufluchtsortes einzuleiten, um einen möglichen Ort in seinem Hoheitsgebiet zu ermitteln;
- .3 als Hauptanlaufstelle für den Kontakt mit Stellvertretern der beteiligten Parteien, einschließlich des Flaggenstaates, des Schiffseigners und/oder Betreibers, des Kapitäns, des P&I Clubs, der Berger, der Klassifikationsgesellschaft und, sofern erforderlich, des Betreibers eines Zufluchtshafens sowie gegebenenfalls des Terminalbetreibers, zu dienen;

¹³ Eine Such- und Rettungs koordinierung und die Notwendigkeit, die Gewährung eines Zufluchtsortes zu erwägen, können gleichzeitig vorkommen, jedoch sind diese zwei Prozesse nicht miteinander zu verwechseln.

- .4 sofern erforderlich, die Reaktion auf eine Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes mit den potentiellen unterstützenden Küstenstaaten zu koordinieren, um deren Unterstützung sicherzustellen;
- .5 Situationsberichte herauszugeben sowie die unterstützenden Küstenstaaten über die bereits ergriffenen Maßnahmen und vorgeschlagenen Pläne in Kenntnis zu setzen;
- .6 festzulegen, ob eine Küstenstaats-Kooperationsgruppe und ein Sekretariat für das Ereignis eingerichtet werden sollen;
- .7 Bewertungsteams zu organisieren: in Zusammenarbeit mit den anderen beteiligten Staaten für den Transport und die Einrichtung von Teams zu sorgen;
- .8 eine sorgfältige Analyse der in den Richtlinien angegebenen Faktoren durchzuführen, um zu entscheiden, ob einem auf Hilfe angewiesenen Schiff der Zugang zu einem Zufluchtsort innerhalb seines Hoheitsgebiets gewährt werden soll (siehe oben);
- .9 die Ergebnisse dieser Analyse nach Abschluss den anderen betroffenen Behörden sowie dem Kapitän/dem Berger und dem Unternehmen mitzuteilen; und
- .10 sicherzustellen, dass die Behörden, die möglicherweise für das Schiff zuständig sein werden, wenn es sich an einem Zufluchtsort befindet:
 - .1 so früh wie möglich über diese Möglichkeit in Kenntnis gesetzt werden; und
 - .2 in den Risikobewertungsprozess eingebunden werden und alle einschlägigen Informationen erhalten.

Nach erfolgter Bewertung aller Faktoren (vgl. Abschnitt 3, Absatz 3.3 bis 3.5) soll der koordinierende Küstenstaat sicherstellen, dass Schiffen der Zugang zu einem Zufluchtsort gewährt wird, wenn er die Aufnahme an einem Zufluchtsort als die beste Vorgehensweise zum Zwecke des Schutzes des menschlichen Lebens, der Umwelt oder des Schiffes oder seiner Ladung erachtet, oder gegebenenfalls einen Dialog einleiten, um die Übertragung der Koordinierung an einen anderen Staat zu formalisieren.

Der koordinierende Küstenstaat, der eine förmliche Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes prüft, soll nicht in direkten Kontakt mit verschiedenen Hafenbehörden oder landgestützten Behörden in einem anderen Staat treten. Obwohl die Richtlinien nicht verpflichtend sind, soll es ähnliche Meldevorschriften wie in SOLAS oder MARPOL geben und es ist wichtig, dass jeder Informationsaustausch über die zuständige Seeverkehrsbehörde des betroffenen Staates erfolgt. Diese Vorgehensweise wird von den Empfehlungen unter Absatz 1 Buchstabe d der Entscheidung A.950(23) unterstützt.

4 Verantwortlichkeiten der unterstützenden Küstenstaaten

Zu den Staaten, die den koordinierenden Küstenstaat bei der Bearbeitung der Verfahren im Zusammenhang

mit einer Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes Unterstützung leisten, gehören unter anderem:

- .1 die, die am nächsten an der Position des auf Hilfe angewiesenen Schiffes liegen; und
- .2 der Flaggenstaat.

Jeder unterstützende Küstenstaat soll:

- .1 sicherstellen, dass alle ereignisbezogenen relevanten Informationen unverzüglich an den koordinierenden Küstenstaat übermittelt werden;
- .2 bereit sein, alle Anfragen des koordinierenden Küstenstaates bezüglich Unterstützung (bei der Logistik, mit Fachkenntnissen oder bei der Bewertung) zu prüfen;
- .3 bereit sein, eine Anfrage durch den koordinierenden Küstenstaat auf einen Zufluchtsort innerhalb seines Hoheitsgebiets zu prüfen; und
- .4 bereit sein, zeitgleich zu planen und in dem Fall, dass der koordinierende Küstenstaat nicht in der Lage ist, einen Zufluchtsort zu gewähren, alle möglichen alternativen Optionen zu prüfen.

Insbesondere sollen benachbarte Staaten, einschließlich des ursprünglichen Bestimmungshafens des Schiffes, die Möglichkeit der Gewährung eines Zufluchtsortes in ihrem Hoheitsgebiet prüfen – auch wenn das Ereignis zu dem Zeitpunkt außerhalb ihres Hoheitsgebiets stattfindet.

5 Übertragung der Koordinierung

Die Verantwortlichkeit für die Koordinierung im Falle eines Ereignisses kann in Abhängigkeit der Entwicklung der Situation an Bord des Schiffes bzw. in Abhängigkeit von Vereinbarungen zwischen den beteiligten Staaten übertragen werden, d. h. an den Staat, der einen Zufluchtsort anbieten kann. Aus Gründen der operativen Kontinuität kann es jedoch angebracht sein, dass der ursprüngliche koordinierende Küstenstaat mit Zustimmung des anderen betroffenen Küstenstaates bzw. der anderen betroffenen Küstenstaaten die Koordinierung während des gesamten Prozesses übernimmt.

Die Übertragung der Koordinierung an einen anderen Küstenstaat erfolgt durch eine förmliche Mitteilung, vorzugsweise in elektronischer Form, des Staates, der die Koordinierung übernimmt, an den Staat, der ursprünglich für das Ereignis zuständig war.

Eine solche förmliche Mitteilung soll gegebenenfalls die nachstehenden Angaben beinhalten:

- Um welches Unfallschiff es sich handelt;
- aus welchem Grund ein Zufluchtsort benötigt wird;
- den Küstenstaat, der die Koordinierung überträgt;
- den Küstenstaat, der die Koordinierung übernimmt;
- Daten und Uhrzeiten;

- die Position, an der die Koordinierung übertragen wird;
- den Zufluchtsort (sofern bekannt);
- sonstige Küstenstaaten;
- den Abschluss der Übertragung an den Küstenstaat, der die Koordinierung übernimmt; und
- aus welchem Grund der Zugang zu einem Zufluchtsort nicht gewährt wird.

6 Entscheidungsfindungsprozess und Ergebnisse

Die Entscheidungsfindung soll nach Abschnitt 3, Absatz 3.5 erfolgen und die Ergebnisse entsprechend kommuniziert werden.

7 Anschließende Anfrage wegen Gewährung des Zugangs zu einem Zufluchtsort an einen anderen Küstenstaat

Ergibt die Risikobewertung nach einem Ereignis, dass ein Zufluchtsort innerhalb des Hoheitsgebiets eines anderen Staates die einzige Lösung zur Wahrung der Sicherheit des beteiligten Schiffes und des Seeverkehrs sowie zum Schutz der Umwelt bzw. zur Minderung der Risiken für die Umwelt ist, so soll der koordinierende Küstenstaat, der aus objektiven Gründen nicht in der Lage ist, die Anfrage bezüglich eines Zufluchtsortes positiv zu entscheiden, alle einschlägigen Informationen hinsichtlich der Umstände, auf denen seine Entscheidung beruht, an den Staat bzw. die Staaten übermitteln, an den/die die anschließende Anfrage gestellt wird. Dieser Küstenstaat wird daraufhin zum koordinierenden Küstenstaat (und der vorherige koordinierende Küstenstaat wird zum unterstützenden Küstenstaat). Die Übermittlung aller einschlägigen Informationen soll die Risikobewertung und die Entscheidungsfindung für die anschließende Anfrage in großem Maße erleichtern, wenn nicht bereits eine Übergabe und ein Reiseplan zwischen dem koordinierenden Küstenstaat und dem unterstützenden Küstenstaat vereinbart wurde.

8 Reiseplan und Überwachung

Wird ein geeigneter Zufluchtsort festgelegt und vereinbart, so übernimmt der koordinierende Küstenstaat die Verantwortung für die Vereinbarung eines Reiseplans mit der anfragenden Partei und arbeitet, soweit notwendig, mit den unterstützenden Küstenstaaten zusammen, insbesondere jedoch, wenn die Route des Unfallschiffes durch das Hoheitsgebiet eines anderen Küstenstaates führt oder in unmittelbarer Nähe liegt.

Um auf potentielle Schwierigkeiten während der Reise zum benannten Zufluchtsort vorbereitet zu sein, sollen Küstenstaaten einen oder mehrere alternative Zufluchtsorte, die auf der Route liegen, als Ausweichmöglichkeit(en) erwägen.

Abchnitt 5 – Medien- und Informationsmanagement

Im Bewusstsein der heutzutage weitverbreiteten Nutzung der sozialen Medien wird empfohlen, dass die Staaten in ihre Organisationskapazitäten (einschließlich der Schulungen) das Medienmanagement und

Informationsanfragen in Verbindung mit einem auf Hilfe angewiesenen Schiff, das einen Zufluchtsort sucht, aufnehmen. Nachstehend erfolgt eine nicht erschöpfende Auflistung einiger wesentlicher Orientierungspunkte.

5.1 Medien- und Informationsmanagement

Die Bereitstellung präziser, eindeutiger, zeitnaher und aktueller Informationen und Hinweise für die Öffentlichkeit sowie andere wesentliche Interessengruppen ist ein wichtiger Aspekt für den erfolgreichen Umgang mit jedem Ereignis im Seeverkehr. Es wird empfohlen, das Medienmanagement in die nationale Notfallplanung aufzunehmen und ein Medienmanagement-Verfahren zu entwickeln.

5.2 Grundprinzipien

- .1 Medienaktivitäten sollen auf keine Weise den Umgang mit dem Ereignis behindern, insbesondere sollen sie nicht die operativen Tätigkeiten der Dienste für Notfallmaßnahmen erschweren. Medienspekulationen sollen bei der Entscheidungsfindung über die Gewährung des Zugangs zu einem Zufluchtsort nicht berücksichtigt werden.
- .2 Es sollen alle Maßnahmen getroffen werden, um Opfer vor Belästigungen durch die Presse zu schützen.
- .3 Es sollen nur Informationen über Fakten bereitgestellt werden. Es soll nicht über Ursachen, weitere Entwicklungen oder Maßnahmen spekuliert werden.
- .4 Informationen und Hinweise sollen nicht von einer Organisation freigegeben werden, wenn diese dem Zuständigkeitsbereich einer anderen Organisation zuzurechnen sind, es sei denn, die zuständige Organisation hat den Informationen (und ihrer Freigabe) zugestimmt.

5.3 Die wichtigsten Interessengruppen

- .1 Die Presse und die Medien.
- .2 Die allgemeine Öffentlichkeit, einschließlich Nicht-Regierungsorganisationen (Non Government Organizations, NGOs) und der Zivilgesellschaft.
- .3 Ministerien, nationale und örtliche Behörden, internationale Organisationen.
- .4 Die Schifffahrts- und die Versicherungsbranche, künstliche oder natürliche Häfen, Terminalbetreiber.

5.4 Die wichtigsten Aufgaben der für den Umgang mit dem Ereignis verantwortlichen Personen

- .1 WISSEN, wer für das Einleiten des Medienmanagements/die Aufstellung des Medienteams für das Ereignis verantwortlich ist (in der Annahme, dass das Medienteam für einen längeren Zeitraum benötigt wird);
- .2 VERANLASSEN regelmäßiger Besprechungen zwischen den verschiedenen Einsatzgruppen (beispielsweise den Bergern, der Leitstelle zur

Koordination der Seenotrettung, dem landseitigen Reinigungstrupp);

- .3 BESTIMMEN der benannten zuständigen Person(en), die für nachstehende Aufgaben verantwortlich ist bzw. sind:
 - .1 Den Kontakt zwischen der zuständigen Behörde und der Presse;
 - .2 die Übernahme der Führungsrolle bei der Bereitstellung strategischer Situationsberichte; und
 - .3 die Kommunikation mit den Kontaktpersonen der wichtigsten Interessengruppen, wenn wichtige Entwicklungen zu berichten sind; und
- .4 EINHALTEN der Grundprinzipien zu jeder Zeit.

Abschnitt 6 – Gewonnene Erkenntnisse

6.1 Nationale und regionale Nachbesprechungen

Die Staaten können erwägen, nach jedem bedeutenden Ereignis Nachbesprechungen abzuhalten:

- .1 Bei den Nachbesprechungen könnten der Hintergrund des Ereignisses und die Reaktionsfaktoren betrachtet werden, wie beispielsweise die Koordination, die Kommunikation, die Risikobewertung, die Entscheidungsfindung und alle anderen Aspekte, die als relevant erachtet werden. In Abhängigkeit von der Art des Ereignisses könnten die Nachbesprechungen entweder für alle beteiligten Behörden und Parteien abgehalten werden oder es könnten kleinere Untergruppen einberufen werden, die sich auf bestimmte Aspekte des Ereignisses konzentrieren.
- .2 Gegebenenfalls sollen benachbarte oder andere Küstenstaaten der Region zur Teilnahme eingeladen werden. Treten im Rahmen der Nachbesprechungen Aspekte auf, die von größerem Interesse sein könnten, könnten die Ergebnisse des Nachbesprechungsverfahrens mit der Organisation zu ihrer Information geteilt werden.
- .3 Wenn es als angemessen erachtet wird, könnten die aus einem Ereignis gewonnenen Erkenntnisse Gegenstand einer regionalen oder nationalen Übung oder einer kleineren Übung auf eher lokalem Niveau, sein.
- .4 Für eine regionale Zusammenarbeit nach Abschnitt 4 sollen Übungen zur Prüfung nationaler und regionaler Regelungen, entweder als praktische Übungen oder als theoretisch abgehandelte Übungen, erwogen und gegebenenfalls in regelmäßigen Zeitabständen geplant werden.

(VkB.I. 2024 S. 691)