

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

68. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 14. Juni 2014

Heft 11

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2014	Seite
Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts			
100	12. 05. 2014	Richtlinien zur Durchführung der Gefahr- gutverordnung See.....	450
101	15. 05. 2014	Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr; – Bekanntmachung zu Kapitel 3.3 Sondervorschrift 363 ADR.....	460
Landverkehr			
102	07. 05. 2014	Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes.....	460
103	19. 05. 2014	Änderung der Richtlinie für die Lieferung von Vorgaben durch Fahrzeughersteller oder -importe- ure für die regelmäßige technische Überwachung der Fahrzeuge nach § 29 StVZO („Vorgaben-Richtlinie“) vom 24.05.2012 (VkBl. S. 450).....	466
104	13. 05. 2014	Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahr- zeug-Haftpflichtversicherer	467

Nr.	Datum	VkBl. 2014	Seite
Wasserstraßen, Schifffahrt			
105	15. 05. 2014	Korrektur zur Veröffentlichung 2013 Nr. 248 im Verkehrsblatt. „Änderungen des Internatio- nalen Codes für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) (MSC.354(92))“	467
106	22. 05. 2014	Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses A.1071(28) „Geänderte Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes (ISM-Code) durch die Verwaltungen“	468
Aufgebote			
106a	14. 06. 2014	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4.	478
Nichtamtlicher Teil			
Berichte und Mitteilungen			481

AMTLICHER TEIL

Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts

Nr. 100 **Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung See**

Hiermit gebe ich nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden die nachfolgenden Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung See bekannt. Diese Richtlinien berücksichtigen die Gefahrgutverordnung See (GGVSee) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. März 2014 (BGBl. I S. 301) und den IMDG-Code, geändert durch Entschließung MSC.328(90), in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 12. November 2012 (VkB. 2012 S. 922).

Gleichzeitig hebe ich die Richtlinien vom 24. Juli 2012 (VkB. 2012, S. 640) auf.

Bonn, den 12. Mai 2014
UI 33/3643.40/8

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Schwan

Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung See

Die GGVSee-Durchführungsrichtlinien erläutern die Bestimmungen der GGVSee in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. März 2014 (BGBl. I S. 301) und des IMDG-Codes, geändert durch Entschließung MSC.328(90), in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 12. November 2012 (VkB. 2012 S. 922).

I. Erläuterungen zur Gefahrgutverordnung See

Zu § 1 Absatz 2

Abfälle, die im Betrieb des Schiffes angefallen sind und in Übereinstimmung mit den abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt werden, unterliegen nicht der GGVSee.

Zu § 1 Absatz 3

- Seeschiffe gehören dann zur Bundeswehr oder zu ausländischen Streitkräften, wenn die nautische Leitung des Schiffes von der Bundeswehr bzw. den ausländischen Streitkräften übernommen worden ist. Dies kann auch durch Einzelverpflichtung des Kapitäns erfolgen.
- Gründe der Verteidigung liegen nicht nur dann vor, wenn der Verteidigungsfall nach Art. 115a GG eingetreten ist. Insofern ist die verfassungsrechtliche Definition des Verteidigungsfalles für die Anwendung des § 1 Absatz 3 Satz 1 GGVSee alleine nicht maßgebend. Die Entscheidung, was Gründe der Verteidigung sind, obliegt dem BMVg. So können z. B. auch militärische Übungen Gründe der Verteidigung sein. Gründe der Verteidigung liegen u. a. auch dann vor, wenn die Bundeswehr außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundes-

republik Deutschland eingesetzt wird und dieser Einsatz vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde.

- Die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter ist durch Bestimmungen der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte zu gewährleisten. Dies gilt auch für die Beförderung gefährlicher Güter im Auftrag und unter der Verantwortung der Bundeswehr oder der ausländischen Streitkräfte durch zivile Unternehmen. Die Überwachung der Verladung gefährlicher Güter im Verantwortungsbereich ausländischer Streitkräfte in der Zuständigkeit des BMVg soll sicherstellen, dass die einschlägigen nationalen militärischen Regeln beachtet werden.

Die Beförderung von militärischen gefährlichen Gütern als Zuladung auf zivilen Schiffen kann nicht freigestellt werden. Dem Militär liegen in der Regel keine näheren Kenntnisse über die weitere an Bord befindliche Ladung vor und das militärische Sicherheitskonzept ist somit nicht geschlossen anwendbar. Erforderliche Ausnahmezulassungen können in der Regel von den zuständigen Landesbehörden erteilt werden.

Seeschiffe, die nicht aus Gründen der Verteidigung gefährliche Güter befördern, müssen die Gefahrgutverordnung See beachten.

Zu § 3 Absatz 6

Für die Übermittlung der Packliste nach § 3 Absatz 7 Nummer 3 wird die Verwendung des Formblatts nach Anlage 3 empfohlen.

Zu § 4 Absatz 10

Ein meldepflichtiges Ereignis liegt vor, wenn ein oder mehrere der nachfolgenden Kriterien erfüllt sind:

- Tod durch gefährliches Gut
- Verletzung durch gefährliches Gut, wenn die Verletzung zu einer intensiven medizinischen Behandlung geführt hat oder einen Krankenhausaufenthalt von mindestens einem Tag oder eine Arbeitsunfähigkeit von mindestens drei aufeinanderfolgenden Tagen zur Folge hat
- Produktaustritt oder Verlust von Gefahrgut über Bord in Überschreitung der folgenden Mengen:

Stoffe oder Gegenstände	Menge
Klasse 6.2 Klasse 7	Jeder Austritt/ Verlust
Klasse 1: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4L, 1.5D, UN 0190 Klasse 2.3 Klasse 3: Verpackungsgruppe I und UN 3343 Klasse 4.1: Verpackungsgruppe I und UN 3221 bis 3224 und 3231 bis 3240 Klasse 4.2: Verpackungsgruppe I Klasse 4.3: Verpackungsgruppe I und UN 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3134, 3148, 3396, 3398, 3399 Klasse 5.1: Verpackungsgruppe I und UN 2426 Klasse 5.2: UN 3101 bis 3104 und 3111 bis 3120 Klasse 6.1: Verpackungsgruppe I	50 kg/50 l

Stoffe oder Gegenstände	Menge
Klasse 8: Verpackungsgruppe I Klasse 9: UN 2315, 3151, 3152, 3432 und Geräte, die solche Stoffe enthalten	
Klasse 1: 1.4B bis 1.4 G und 1.6N Klasse 2.1 Klasse 3: Verpackungsgruppe II Klasse 4.1: Verpackungsgruppe II (*) Klasse 4.2: Verpackungsgruppe II Klasse 4.3: Verpackungsgruppe II (*) Klasse 5.1: Verpackungsgruppe II Klasse 5.2: (*) Klasse 6.1: Verpackungsgruppe II und III Klasse 8: Verpackungsgruppe II Klasse 9: Verpackungsgruppe II und UN 3245 (*) sofern nicht in der vorherigen Zeile eine geringere Menge festgelegt ist	333 kg/333 l
Klasse 1: 1.4S Klasse 2.2 Klasse 3: Verpackungsgruppe III Klasse 4.1: Verpackungsgruppe III Klasse 4.2: Verpackungsgruppe III Klasse 4.3: Verpackungsgruppe III Klasse 5.1: Verpackungsgruppe III Klasse 8: Verpackungsgruppe III Klasse 9: Verpackungsgruppe III und UN 2990, 3072, 3268	1000 kg/1000 l

Das Kriterium des Produktaustritts liegt auch vor, wenn die unmittelbare Gefahr eines Produktaustritts in der vorgenannten Menge bestand. In der Regel ist dies anzunehmen, wenn das Behältnis aufgrund von strukturellen Schäden für die nachfolgende Beförderung nicht mehr geeignet ist oder aus anderen Gründen keine ausreichende Sicherheit gewährleistet ist.

Bei einem Ereignis mit radioaktiven Stoffen ist auch zu melden:

- Eine Exposition, die zu einer Überschreitung der Grenzwerte nach Schedule II der IAEA Safety Series No. 115 führt
- Eine vermutete bedeutende Verminderung der Sicherungsfunktionen des Versandstücks (dichte Umschließung, Abschirmung, Wärmeschutz oder Kritikalität)

Sind bei einem Ereignis radioaktive Stoffe der Klasse 7 beteiligt, gelten folgende Kriterien für den Produktaustritt:

- jedes Austreten radioaktiver Stoffe aus Versandstücken;
- Exposition, die zu einer Überschreitung der in den Regelungen für den Schutz von beschäftigten und der Öffentlichkeit vor ionisierender Strahlung [Schedule II der IAEA Safety Series No.115 – “International basic Safety Standards for Protection against Ionizing Radiation and for Safety of Radiation Sources”] festgelegten Grenzwerte führt, oder
- wenn Grund zur Annahme besteht, dass eine bedeutende Verminderung der Sicherungsfunktionen des Versandstücks (dichte Umschließung, Abschirmung, Wärmeschutz oder Kritikalität) stattgefunden hat, durch die das Versandstück für die Fortsetzung der

Beförderung ohne zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ungeeignet geworden ist.

Die Meldung ist gemäß dem Muster nach Anlage 1 zu teilen.

Zu § 4 Absatz 11

Die Anforderungen an eine Erstunterweisung werden durch die Ausbildung nach STCW-Code Abschnitt A-II/2 erfüllt.

Wiederholungsunterweisungen dienen der Auffrischung dieser Kenntnisse und der Vermittlung von Informationen über Änderungen und Weiterentwicklung der zugrunde liegenden Rechtsvorschriften.

Zu § 5 Absatz 1 und § 6 Absatz 2 Satz 2

Ausnahmen nach § 5 Absatz 1 GGvSee gelten nur im Seeverkehr und nicht im Zu- und Ablauf zu den Häfen.

Sachlich zuständig für die Erteilung von Ausnahmen nach § 5 Absatz 1 und für die in § 6 Absatz 2 Satz 2 genannten Aufgaben sind folgende Behörden:

Bremen:

Bremen:

Hansestadt Bremisches Hafenamt
Überseetor 20
28217 Bremen
Tel: 0421 361 8438
Fax: 0421 361 8387
E-Mail: uwe.kraft@hbh.bremen.de

Bremerhaven:

Hansestadt Bremisches Hafenamt
Steubenstraße 7a
27568 Bremerhaven
Tel: 0471 596 13404
Fax: 0471 595 13422
E-Mail: raimond.claussen@hbh.bremen.de

Hamburg:

Wasserschutzpolizei
WSP 032
Zentralstelle Gefahrgutüberwachung
Wilstorfer Straße 100
21073 Hamburg
Tel: 040 4286 65471
Fax: 040 4286 65473
E-Mail: wsp032@polizei.hamburg.de

Mecklenburg-Vorpommern:

Rostock:

Hafenamt Rostock
Postfach 481046
18147 Rostock
Tel: 0381 381 8710
Fax: 0381 381 8735
E-Mail: port.authority@rostock.de

Sassnitz:

Stadtverwaltung Sassnitz
Hafenamt
Hauptstraße 33
18546 Sassnitz
Tel: 038392 55312
Fax: 038392 55313
E-Mail: ordnungsamt@sassnitz.de

Stralsund:

Hansestadt Stralsund
Hafenamt
Hafenstraße 50
18439 Stralsund
Tel: 03831 253630
Fax: 03831/252 53 630
E-Mail: hafenamt@stralsund.de

Wismar:

Hafenamt
Kopenhagener Straße 1
23966 Wismar
Tel: 03841 25132 60
Fax: 03481 25132 64
E-Mail: hafenamt@wismar.de

Wolgast:

Stadtverwaltung Wolgast
Amt Am Peenestrom
Hafenamt
Burgstraße 6
17438 Wolgast
Tel: 03836 251137
Fax: 03836 25 141 37
E-Mail: helmut.gerhardt@wolgast.de

Niedersachsen:**– für Ausnahmen nach § 5 Abs. 1****Oldenburg:**

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Referat 45
Hindenburgstraße 28
26122 Oldenburg
Tel: 0441 799 2238
Fax: 0441 799 2253
E-Mail: hinrich.pape@mw.niedersachsen.de

– Übrige Aufgaben gemäß § 6 Abs. 2 Satz 2**Brake und Nordenham:**

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Ref. 45
Brommystraße 1
26919 Brake/Utw.
Tel: 04401 925-0; -200 oder -216
Fax: 04401 3272
E-Mail: post-brake@nports.de

Cuxhaven und Stade-Bützfleth:

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Ref. 45
Am Schleusenpriel 2
27472 Cuxhaven
Tel: 04721 500 150
Fax: 04721 500 250
E-Mail: post-cuxhaven@nports.de

Emden:

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Ref. 45
Friedrich-Naumann-Straße 7–9
26725 Emden
Tel: 04921 897-0; -120, -119 oder -116
Fax: 04921 897 241
E-Mail: post-emden@nports.de

Leer:

Stadt Leer
Hafenbehörde
Postfach 2060
26770 Leer
Tel: 0491 9782 0
Fax: 0491 9782 399
E-Mail: info@leer.de

Oldenburg:

Stadt Oldenburg
Hafenbehörde
Industriestraße 1
26105 Oldenburg
Tel: 0441 235 3073
Fax: 0441 235 3130
E-Mail: hafen@stadt-oldenburg.de

Papenburg:

Stadt Papenburg
Hafenbehörde
Seeschleuse
26781 Papenburg
Tel: 04961 9467 12
Fax: 04961 9467 20
E-Mail: hafen@papenburg.de

Wilhelmshaven:**(ausgenommen kommunaler Hafenteil)**

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Häfen- und Schifffahrtsverwaltung
Ref. 45
Neckarstraße 10
26382 Wilhelmshaven
Tel: 04421 4800-0, -200, -211 oder -231
Fax: 04421 4800 596
E-Mail: post-wilhelmshaven@nports.de

Wilhelmshaven:**(kommunaler Hafenteil)**

Stadt Wilhelmshaven
Hafenbehörde
Städtischer Hafen Wilhelmshaven
Luisenstraße 8
26382 Wilhelmshaven
Tel: 04421 291 256
Fax: 04421 291 262
E-Mail: hafenkapitaen@sww-gmbh.de

Nordrhein-Westfalen:**Duisburg:**

Ministerium für Bauen und Verkehr
Referat II B 1
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Tel: 0211 3843 2243
Fax: 0211 3843 9122
E-Mail: holger.kieseleit@mbv.nrw.de

Schleswig-Holstein:**Brunsbüttel:**

Landesbetrieb für Küstenschutz,
Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein
Fachbereich Koordination und Vollzug
– Hafenbehörde –
Am Außenhafen
25813 Husum
Tel: 04841 661 317
Fax: 04841 661 321
E-Mail: carl.ahrens@lkn.landsh.de

Dagebüll:

Amt Bökingharde
Hafenbehörde
Heide-Juuler-Wäi
25920 Risum-Lindholm
Tel: 04661 960 630
Fax: 04661 960 644
E-Mail: info@amt-boekingharde.de

Flensburg:

Oberbürgermeister der Stadt Flensburg
Hafenbehörde
24937 Flensburg
Tel: 0461 4871 301
Fax: 0461 4871 974
E-Mail: hafenbehoerde@flensburg.de

Kiel:

Hafenamt der Landeshauptstadt Kiel
Bollhörn Kai 1
24103 Kiel
Tel: 0431 901 1073 / -1173
Fax: 0431 94 477
E-Mail: hafenamt@kiel.de

Lübeck/Travemünde:

Hafen- und Seemannsamt Lübeck
Schüsselbuden 16
23552 Lübeck
Tel: 0451 1225 918
Fax: 0451 1225 924
E-Mail: stefan.weglehner@luebeck.de

Puttgarden:

Bürgermeister der Stadt Fehmarn
Ohrstraße 11
23769 Fehmarn
Tel: 04371 506224
Fax: 04371 506 211
E-Mail: m.meier@stadtfehmarn.de

Rendsburg:

Landrat des Kreises Rendsburg-Eckernförde
Hafenbehörde
24768 Rendsburg
Tel: 04331 14070
Fax: 04331 53360
E-Mail: info@kreishafen-rd.de

Zu § 6 Absatz 5

Nach § 6 Absatz 5 Nummer 1 GGVS ist die BAM für die Zustimmung zur Verwendung von Verpackungen zuständig. Die Zuständigkeit der BAM nach § 6 Absatz 5 er-

streckt sich sowohl auf die Zulassung von Verpackungen als auch auf die Zulassung der Verwendung einer Verpackung, sofern sich dies aus dem IMDG-Code ergibt.

Zu § 8

EDV-Fassungen des IMDG-Codes sind grundsätzlich zur Verwendung zugelassen. Es muss sich jedoch um die amtliche Fassung des Codes handeln.

Auf Seeschiffen dürfen nach § 8 Absatz 7 GGVS Unterlagen auch in digitalisierter Form mitgeführt werden. Sofern es sich um den IMDG-Code handelt, erfüllt der amtliche Text in gedruckter Form (auch als CD-ROM) die Forderung des § 8.

Alle in § 8 Absatz 1 Nummer 4 genannten Dokumente müssen in der Organisation des Beförderers vorgehalten werden, damit sie den zuständigen Behörden auf Verlangen vorgelegt werden können.

Das Ende der Beförderung ergibt sich beispielsweise aus dem transportrechtlichen Abliefernachweis oder dem Umschlag auf eine andere Beförderungsart oder ein anderes Beförderungsmittel.

Zu § 9

Die am Seefrachtgeschäft beteiligten Gewerbetreibenden werden bei der Beförderung gefährlicher Güter wie folgt als verantwortlich angesehen:

Gewerbetreibender	Tätigkeit	Pflichten nach § 9
Versender	Hersteller oder Vertreiber gefährlicher Güter oder jede andere Person, die die Beförderung gefährlicher Güter ursprünglich veranlasst	Absatz 1
	Wenn der Versender die Güter selbst in eine Beförderungseinheit lädt	Absatz 2
	Wenn der Versender mit dem Seefrachtführer selbst den Seefrachtvertrag abschließt	Absatz 3
Spediteur	Derjenige, der für einen Dritten die Seebeförderung durch Abschluss eines Seefrachtvertrags besorgt	Absatz 3
	Wenn der Spediteur für den Auftraggeber Güter in eine Güterbeförderungseinheit lädt	Absatz 2
Seefrachtführer (Verfrachter)	Derjenige, der aufgrund eines Seefrachtvertrages Güter für einen Dritten mit eigenen oder in Zeitcharter genommenen Schiffen befördert	Absatz 5
Reeder, auch Korrespondenzreeder (bei Partenreedereien) und Vertragsreeder (bei Geschäftsbesorgungsvertrag)	Derjenige, der eigene oder zur Bereederung überlassene Schiffe zur Beförderung von Gütern einsetzt	Absatz 6

Gewerbetreibender	Tätigkeit	Pflichten nach § 9
Anteilseigner an einer Schiffsbeteiligungsgesellschaft oder Partenreederei		Keine Pflichten nach GGVSee
Hafenumschlagsunternehmer	Derjenige, der Güter in ein Seeschiff verlädt	Absatz 4
	Wenn der Hafenumschlagsunternehmer im Auftrag Dritter Güter in Güterbeförderungseinheiten lädt	Absatz 2
Ladungskontrollunternehmer	Soweit die Verantwortung für die Beladung von Güterbeförderungseinheiten übernommen wird	Absatz 2
Schiffsmakler als Buchungsagent	Derjenige, der für einen Seefrachtführer (Verfrachter) in dessen Namen Seefrachtverträge abschließt	Absatz 5 Nr. 1
Schiffsmakler als Klarierungsagent	Derjenige, der Schiffe im Hafen ein- und ausklariert und papiermäßig gegenüber Behörden und Ladungsbeteiligten abfertigt	Absatz 5 Nr. 2 und Nr. 3

Zu § 10

- a) Die Bußgeldbeträge des Bußgeldkatalogs in Anlage 2 sind Regelsätze, die von fahrlässiger Begehung, normalen Tatumständen und von mittleren wirtschaftlichen Verhältnissen ausgehen. Bei vorsätzlichem Handeln sind die angegebenen Sätze angemessen bis zum doppelten Satz zu erhöhen. Die Regelsätze, soweit die Angelegenheit nicht strafrechtlich verfolgt wird, erhöhen sich um mindestens 25 %, wenn durch die Zuwiderhandlung ein anderer gefährdet oder geschädigt ist. Liegt Tateinheit vor, so ist der höchste in Betracht kommende Regelsatz um 25 % der Regelsätze für die anderen Ordnungswidrigkeiten zu erhöhen.

- b) Durch eine Verwarnung soll bei einer geringfügigen Ordnungswidrigkeit dem Betroffenen sein Fehlverhalten vorgehalten werden; sie ist daher mit einem Hinweis auf die Zuwiderhandlung zu verbinden. Verwarnungen können mit einem Verwarngeld, das in der Regel mit 55,00 Euro anzusetzen ist, verbunden sein.
- c) Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde (Opportunitätsgrundsatz, § 47 Absatz 1 OWiG).
- d) In § 10 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe j, Nummer 5 Buchstabe c, Nummer 6 Buchstaben b und bb und Nummer 9 Buchstabe b legitimiert das Wort „mindestens“ als Tatbestand der Ordnungswidrigkeit keine längere Aufbewahrung, sondern lediglich einen Zeitraum, der der Frist zur Löschung („unverzüglich“) entspricht.

II. Erläuterungen zum IMDG-Code

7.1.4.4.2 IMDG-Code (36. Amdt.) verlangt für Güter der Klasse 1 die Stauung in 12 m Entfernung zu Wohn- und Aufenthaltsräumen, Rettungsmitteln und allgemein zugänglichen Bereichen. Mit „allgemein zugänglichen Bereichen“ sind Bereiche gemeint, zu denen Fahrgäste Zutritt haben.

III. Allgemeiner Hinweis

Die Länder berichten an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, um die IMO-Empfehlungen gemäß Circular MSC.1/Circ. 1442 zu erfüllen.

Anlage 1**Meldung von Ereignissen an das BMVBS gemäß § 4 Absatz 10 GGVSee**

1. Verkehrsträger	
☐ Seeschiff Schiffsname:	☐ Bereitstellung / Umschlag im Hafen
2. Datum und Ort des Ereignisses	
Jahr:.....Monat:.....Tag:.....Stunde:.....	
Unfall bei der Beförderung ☐ Schiff im Hafen ☐ Schiff auf Seeschiffahrtsstraße ☐ Schiff auf See Ort / Position:	Unfall bei Umschlag oder Bereitstellung ☐ Übernahme vom Land-Verkehrsträger ☐ Bereitstellung im Hafen ☐ Beladen von Beförderungseinheiten ☐ Be-/Entladen in/aus Seeschiff Name des Hafens:
3. Topographie	
Im Seeverkehr nicht relevant	

4. besondere Wetterbedingungen

- ☐ Regen
☐ Schneefall
☐ Glätte
☐ Nebel Sichtweite:.....
☐ Gewitter
☐ Sturm Windstärke:.....

Temperatur:..... °C

5. Beschreibung des Ereignisses

- ☐ Grundberührung des Schiffes
☐ Kollision mit einem anderen Wasserfahrzeug
☐ Beschädigung bei Umschlagsarbeiten
☐ Brand
☐ Explosion
☐ Leckage
☐ Ladungsverlust über Bord
☐ technischer Mangel

Zusätzliche Beschreibung des Ereignisses:

.....

6. Betroffene gefährliche Güter

UN- Nummer ¹⁾	Klasse	VG	Geschätzte Produktmenge (ausgetreten / über Bord verloren) (kg oder l) ²⁾	Art der Umschließung ³⁾	Werkstoff der Umschließung	Art des Versagens der Umschließung ⁴⁾
1) Bei gefährlichen Gütern, die unter eine Sammeleintragung fallen, für die die Sondervorschrift 274 gilt, ist zusätzlich die technische Benennung anzugeben				2) Für radioaktive Stoffe der Klasse 7 sind die Werte gemäß den Kriterien in der Anlage anzugeben		
3) Es ist die entsprechende Nummer anzugeben: 1 Verpackung 2 Großpackmittel (IBC) 3 Großverpackung 4 Kleincontainer 5 Wagen 6 Fahrzeug 7 Kesselwagen 8 Tank-Fahrzeug 9 Batteriewagen 10 Batteriefahrzeug 11 Wagen mit abnehmbaren Tanks 12 Aufsetztank 13 Großcontainer 14 Tankcontainer 15 MEGC 16 ortsbeweglicher Tank				4) Es ist die entsprechende Nummer anzugeben: 1 Leckage 2 Brand 3 Explosion 4 strukturelles Versagen		

7. Ereignisursache (falls eindeutig bekannt)

- ☐ technischer Mangel
☐ Ladungssicherung
☐ betriebliche Ursache (Umschlag)
☐ sonstiges:

8. Auswirkungen des Ereignisses**Personenschaden:** (im Zusammenhang mit den betroffenen gefährlichen Gütern)

- ☐ Tote (Anzahl:.....)
☐ Verletzte (Anzahl:.....)

Produktaustritt:

- ☐ ja
☐ nein
☐ unmittelbare Gefahr eines Produktaustritts
☐ Verlust über Bord ohne erkennbaren unmittelbaren Produktaustritt

Sach-/Umweltschaden:

- ☐ geschätzte Schadenshöhe ≤ 50000 €
☐ geschätzte Schadenshöhe > 50000 €

Sperrung/Evakuierung:

- ☐ ja ☐ Evakuierung von Personen für die Dauer von mindestens drei Stunden
 ☐ Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen von mindestens drei Stunden
 ☐ Sperrung von Wasserstraßen / Wasserflächen von mindestens drei Stunden
☐ nein

Anlage 2

Bußgeldkatalog GGVSee			
Lfd Nr.	Ordnungswidrigkeiten, die darin bestehen, dass	GGVSee § 10 Absatz 1 Nummer	Bußgeld EURO
A	der Versender oder der Beauftragte des Versenders entgegen § 9 Absatz 1		
1	Nummer 1 verpackte gefährliche Güter zur Beförderung übergibt, die nach dem IMDG-Code für die Beförderung nicht zugelassen sind;	1a	1500
2	Nummer 2 verpackte gefährliche Güter zur Beförderung übergibt, obwohl ein Beförderungsdokument nach § 8 Absatz 1 Nummer 1 nicht erstellt worden ist oder wenn in einem anderen Dokument in Zusammenhang mit der Beförderung die Eintragungen nach § 8 Absatz 1 Nummer 7 nicht vorgenommen worden sind;	1b	500
3	Nummer 3 für gefährliche Güter Verpackungen, IBC, Großverpackungen, ortsbewegliche Tanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Schüttgut-Container verwendet, obwohl diese für die betreffenden Güter nach Kapitel 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3 und 7.3 des IMDG-Codes nicht zugelassen sind und das nach dem IMDG-Code erforderliche Zulassungskennzeichen nicht tragen oder bei Schüttgut-Containern, die keine Frachtcontainer sind, eine Zulassung der zuständigen Behörde nicht erteilt worden ist;	1c	800
4	Nummer 4 ortsbewegliche Tanks oder Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) befüllt und die Maßgaben des Kapitels 4.2 des IMDG-Codes nicht beachtet;	1d	800
5	Nummer 5 Schüttgut-Container befüllt und die Maßgaben des Kapitels 4.3 des IMDG-Codes nicht beachtet;	1e	800
6	Nummer 6 gefährliche Güter zusammenpackt, obwohl dies nach Kapitel 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, den Unterabschnitten 3.4.4.1 und 3.5.8.2 und Kapitel 7.2 des IMDG-Codes nicht zulässig ist;	1f	800

Bußgeldkatalog GGVSee			
Lfd Nr.	Ordnungswidrigkeiten, die darin bestehen, dass	GGVSee § 10 Absatz 1 Nummer	Bußgeld EURO
7	Nummer 7 Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Großverpackungen, ortsbewegliche Tanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Schüttgut-Container übergibt, obwohl diese nicht nach Maßgabe des Kapitels 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, 3.5, den Abschnitten 5.1.1 bis 5.1.4 und 5.1.6 sowie dem Absatz 5.1.5.4.1 und den Kapiteln 5.2 und 5.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet, beschriftet und plakatiert sind;	1 g	500
8	Nummer 8 Güterbeförderungseinheiten, die begast worden sind oder die Stoffe zu Kühl- oder Konditionierungszwecken enthalten, die eine Erstickungsgefahr darstellen können, übergibt, obwohl die nicht nach Maßgabe der Unterabschnitte 5.5.2.3 oder 5.5.3.6 des IMDG-Codes gekennzeichnet sind;	1 h	500
9	Nummer 9 das Beförderungsdokument ohne die in § 8 Absatz 1 Nummer 1 geforderten Angaben weitergibt;	1 i	500
10	Nummer 10 eine Kopie des Beförderungspapiers nicht oder nicht mindestens drei Monate aufbewahrt;	1 j	500
11	Nummer 11 gefährliche Schüttgüter zur Beförderung übergibt, die nach dem IMSBC-Code für die Beförderung nicht zugelassen sind;	1 a	1500
12	Nummer 12 gefährliche Schüttgüter zur Beförderung übergibt, obwohl die nach § 8 Absatz 2 vorgeschriebenen Unterlagen nicht erstellt worden sind;	1 b	500
13	Nummer 13 gefährliche Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form zur Beförderung übergibt, obwohl diese jeweils nach dem IBC-Code, BCH-Code, IGC-Code oder GC-Code für die Beförderung nicht zugelassen sind;	1 a	1500
14	Nummer 14 gefährliche Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form zur Beförderung übergibt, obwohl die nach § 8 Absatz 3 vorgeschriebenen Informationen nicht übermittelt worden sind;	1 b	500
B	der für das Packen oder Beladen einer Güterbeförderungseinheit jeweils Verantwortliche entgegen § 9 Absatz 2		
15	Nummer 1 Verpackungen, IBC oder Großverpackungen in Güterbeförderungseinheiten staut oder stauen lässt, ohne die Maßgaben der Kapitel 7.1, 7.2 und 7.3 des IMDG-Codes einzuhalten und ohne die Abschnitte 2, 3 und 4 der CTU-Packrichtlinien zu beachten;	2 a	800
16	Nummer 2 Güterbeförderungseinheiten zur Beförderung übergibt, obwohl diese nicht nach Maßgabe des Kapitels 3.2 in Verbindung mit den Kapiteln 3.3, 3.4, den Abschnitten 5.1.1 bis 5.1.4 und 5.1.6 sowie dem Kapitel 5.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet, beschriftet und plakatiert sind;	2 b	500
17	Nummer 3 Güterbeförderungseinheiten zur Beförderung übergibt und kein CTU-Packzertifikat nach Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes ausgestellt oder dessen Inhalt nicht in das Beförderungsdokument aufgenommen hat;	2 b	500
C	derjenige, der einen Beförderer mit der Beförderung gefährlicher Güter beauftragt entgegen § 9 Absatz 3		
18	gefährliche Güter zur Verladung anliefert oder anliefern läßt und die in § 8 Absatz 1 Nummer 4 geforderten Dokumente nicht übergibt oder übermittelt;	3	500
D	der für den Umschlag Verantwortliche entgegen § 9 Absatz 4		
19	Satz 1 bei Unfällen die zuständige Behörde nach § 4 Absatz 8 nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet;	4 a	500
20	Satz 2 Nummer 1 verpackte gefährliche Güter auf einem Seeschiff entgegen § 7 Absatz 2 Satz 1 nicht emäß schriftlicher Stauanweisung staut;	4 b	500
21	Satz 2 Nummer 2 Verpackungen, Umverpackungen, IBC, Schüttgut-Container, ortsbewegliche Tanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Güterbeförderungseinheiten entgegen § 7 Absatz 4 auf ein Seeschiff verlädt, obwohl sie sich in einem Zustand befinden, der eine sichere Beförderung nicht zulässt;	4 c	1000
22	Satz 2 Nummer 3 gefährliche Schüttgüter auf ein Seeschiff verlädt, obwohl die erforderlichen Unterlagen nach § 8 Absatz 2 nicht vorliegen;	4 d	500
23	Satz 2 Nummer 4 gefährliche Massengüter in flüssiger oder verflüssigter Form verlädt, obwohl die erforderlichen Informationen nach § 8 Absatz 3 nicht vorliegen;	4 e	500
E	der Beförderer und der Beauftragte des Beförderers entgegen § 9 Absatz 5		
24	Nummer 1 gefährliche Güter zur Beförderung entgegen den in § 3 Absatz 1, 2 und 3 genannten Vorschriften annimmt;	5 a	800
25	Nummer 2 verpackte gefährliche Güter entgegen den in § 8 Absatz 1 Nummer 5 und Absatz 5 genannten Bedingungen verladen lässt;	5 b	500

Bußgeldkatalog GGVSee			
Lfd Nr.	Ordnungswidrigkeiten, die darin bestehen, dass	GGVSee § 10 Absatz 1 Nummer	Bußgeld EURO
26	Nummer 3 eine Kopie der Dokumente nicht oder nicht mindestens drei Monate aufbewahrt;	5 c	500
F	der Reeder entgegen § 9 Absatz 6		
27	Buchstabe a: ein Seeschiff zur Beförderung gefährlicher Güter einsetzt, dass nicht gemäß § 4 Absatz 7 Satz 1 und 2 ausgerüstet ist oder nicht dafür sorgt, dass die in § 8 Absatz 5 Satz 2 genannten Unterlagen vom Schiffsführer mitgeführt werden;	6	500
28	Buchstabe b: nicht dafür sorgt, dass der Schiffsführer und der für die Ladung verantwortliche Offizier nach § 4 Absatz 11 Satz 1 und 2 unterwiesen werden und die Aufzeichnungen darüber nicht oder nicht mindestens fünf Jahre aufbewahrt werden;	6 Nr. 2	300 300
G	der Schiffsführer entgegen § 9 Absatz 7		
29	Satz 1 Nummer 1 nicht oder nicht rechtzeitig alle mit Notfallmaßnahmen befassten Besatzungsmitglieder vor der Verladung gefährlicher Güter oder bei Betreten des Schiffes unterrichtet, dass sich gefährliche Güter an Bord befinden, wo sie gestaut sind, welche Gefahren von ihnen ausgehen können und welches Verhalten insbesondere bei Unregelmäßigkeiten erforderlich ist;	7a	250
30	Satz 1 Nummer 2 nicht für die Befolgung des Verbots nach § 4 Absatz 2 Satz 1 sorgt;	7b	300
31	Satz 1 Nummer 2 nicht für die Befolgung des Verbots nach § 4 Absatz 3 Satz 1 sorgt;	7b	500
32	Satz 1 Nummer 3 nicht dafür sorgt, dass die Ladung gemäß § 4 Absatz 6 regelmäßig überwacht wird und die entsprechende Schiffstagebucheintragung vorgenommen wird;	7c	250
33	Satz 1 Nummer 4 nicht dafür sorgt, dass sich die Ausrüstung nach § 4 Absatz 7 in einem einsatzbereiten Zustand befindet oder die Schutzausrüstung und Schutzkleidung von den Besatzungsmitgliedern getragen wird;	7d	300
34	Satz 1 Nummer 5 bei Unfällen die zuständige Behörde nach § 4 Absatz 8 nicht oder nicht rechtzeitig unterrichtet;	7e	500
35	Satz 1 Nummer 6 die vorgeschriebenen Unterlagen oder die gespeicherten Informationen nicht nach den Vorschriften des § 8 Absatz 7 vorhält, oder nach § 8 Absatz 8 Unterlagen oder Ausdrücke nicht oder nicht rechtzeitig zur Prüfung vorlegt;	7f	250
36	Satz 2 Nummer 1 verpackte gefährliche Güter und gefährliche Güter als Schüttgut übernimmt ohne sichergestellt zu haben, dass die Stauanweisungen und die Stau- und Trennvorschriften gemäß § 7 Absatz 2 Satz 2 eingehalten sind;	7 g	300
37	Satz 2 Nummer 2 gefährliche Güter in flüssiger oder verflüssigter Form als Massengut übernimmt ohne sichergestellt zu haben, dass die in § 7 Absatz 5 oder 6 aufgeführten Mindestanforderungen eingehalten sind;	7 g	1000
38	Satz 2 Nummer 3 mit einem Seeschiff mit verpackten gefährlichen Gütern ausläuft, ohne für die geforderte Stauung und Sicherung der Ladung nach § 7 Absatz 3 zu sorgen;	7 h	300
39	Satz 2 Nummer 4 auf Seeschiffahrtsstraßen von Gastankschiffen Ladungsdämpfe zur Druck- oder Temperaturregelung ablässt;	7i	1000
40	Satz 2 Nummer 5a) gefährliche Güter befördert, ohne dafür zu sorgen, dass sich die Ausrüstung nach § 4 Absatz 7 Satz 3 in einsatzbereitem Zustand befindet;	7j	300
41	Satz 2 Nummer 5b) gefährliche Güter befördert, ohne die vorgeschriebenen Unterlagen nach § 8 Absatz 4 mitzuführen;	7j	300
H	der mit der Planung der Beladung nach § 7 Absatz 1 Satz 1 Beauftragte entgegen § 9 Absatz 8		
42	Stauanweisungen festlegt, ohne dabei die in § 7 Absatz 1 Satz 2 genannten Voraussetzungen des § 3, die Stau- und Trennvorschriften der Kapitel 7.1 und 7.2 des IMDG-Codes sowie die Einschränkungen der Bescheinigung nach Kapitel II-2 Regel 19 oder in Verbindung mit § 12 Absatz 5 nach Kapitel II-2 Regel 54 des SOLAS Übereinkommens zu beachten;	8	500
I	die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Unternehmen entgegen § 9 Absatz 10		
43	Nummer 1 nicht dafür sorgen, dass die Beschäftigten nach § 4 Absatz 12 Satz 1 unterwiesen werden und die Aufzeichnungen darüber nach § 4 Absatz 12 Satz 3 und 4 nicht mindestens 5 Jahre aufbewahrt werden;	9	300 300

Anmeldung von Feuerwerkskörpern

[illegible]

**Nr. 101 Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr;
– Bekanntmachung zu Kapitel 3.3
Sondervorschrift 363 ADR**

Bonn, den 15. Mai 2014
UI 33/3642.20/2013-4

Nach Abstimmung mit den obersten Verkehrsbehörden der Länder gebe ich Folgendes bekannt:

Soweit selbstfahrende Land-, Forst-, Bau- oder sonstige Arbeitsmaschinen, die nicht bereits nach Unterabschnitt 1.1.3.3 Buchstabe b oder 1.1.3.1 Buchstabe c ADR freigestellt sind, als Ladung befördert werden und nicht entsprechend Kapitel 3.3 Sondervorschrift 363 ADR mit Gefahrezetteln oder Großzetteln (Placards) bezettelt sind, werden die für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden von einer Verfolgung und Ahndung von Verstößen absehen.

Diese Vorgehensweise ist befristet bis zum 31. Dezember 2014.

Gleichzeitig wird die Bekanntmachung vom 25. Juni 2013 (VkBli. 2013 S. 710) aufgehoben.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Helmut Rein

(VkBli. 2014, S. 460)

Landverkehr

Nr. 102 Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Nachstehend wird die neu gefasste Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes veröffentlicht. Sie tritt am 01.07.2014 in Kraft. Gleichzeitig tritt die bisherige Richtlinie vom 22.11.2012 außer Kraft. Die Förderrichtlinie konkretisiert die Förderbedingungen für die Vergabe der im Bundeshaushalt unter Kapitel 1222 Titel 891 05 bereitgestellten Mittel.

Bonn, den 7. Mai 2014
LA 18/5185.7/10

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Claudia Horn

Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

§ 1

Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

- (1) Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (VVBHO) Zuwendungen für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes.
- (2) Lärmsanierung im Sinne dieser Richtlinie ist die Verminderung der Lärmbelastung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) (1. April 1974, in den neuen Ländern der 3. Oktober 1990) in Betrieb waren, ohne dass die Voraussetzungen zur Lärmvorsorge nach §§ 41-43 BImSchG vorliegen (bestehende Schienenwege).
- (3) Ziel der Förderung ist es, die Lärmbelastung der Anlieger bestehender Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes durch Umsetzung des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung gemäß § 2 dieser Richtlinie um die von den Schienenwegen ausgehenden Schallemissionen zu mindern,
 - a) soweit die zu schützenden baulichen Anlagen vor Inkrafttreten des BImSchG errichtet wurden oder
 - b) der Bebauungsplan, in dessen Geltungsbereich die bauliche Anlage errichtet wurde, vor Inkrafttreten des BImSchG rechtsverbindlich wurde oder
 - c) das Grundstück bereits vor der verfestigten Eisenbahnplanung nach dem Bauplanungsrecht baulich genutzt werden durfte oder
 - d) der Verkehrslärm nach Errichtung der baulichen Anlage in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat.
- (4) Die Festlegung der Immissionswerte, bei deren Überschreitung eine Förderung möglich wird (Immissionsgrenzwert), erfolgt im Bundeshaushalt in dem Titel, in dem Haushaltsmittel für Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes eingestellt sind.
- (5) Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt nach den Verfahren und mit den Parametern, die für die Berechnung des Beurteilungspegels beim Bau oder wesentlichen Änderungen von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen zur Anwendung kommen¹.
- (6) Bei der Lärmsanierung ist der Entfall des Korrekturwertes von 5 Dezibel (A) bei Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Kriterien wie bei der Lärmvorsorge zu berücksichtigen. Bei

¹ Stand 26.11.2013: § 41 BImSchG, § 3 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens ist der Korrekturwert in den ab dem 01.01.2015 einzureichenden Planunterlagen nicht mehr zu berücksichtigen.

- (7) Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

§ 2

Aufstellung eines Gesamtkonzepts der Lärmsanierung

- (1) Zur Umsetzung des Förderungszweckes der vorliegenden Richtlinie erstellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und digitale Infrastruktur (BMVI) unter Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung. Darin werden Auswahlkriterien der zur Lärmsanierung auszuwählenden Streckenabschnitte festgelegt, Ziele definiert und die Zielerreichung im Sinne einer abschließenden Erfolgskontrolle nach § 7 BHO dokumentiert. In einer Anlage werden Streckenabschnitte erfasst, deren Lärmsanierung aufgrund der erreichten und prognostizierten Beurteilungspegel geboten ist und eine Reihung festgelegt, in der die aufgenommenen Streckenabschnitte saniert werden sollen. Streckenabschnitte können zu Sanierungsabschnitten aufgeteilt oder verbunden werden. Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung ist spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben.
- (2) Für die im Gesamtkonzept der Lärmsanierung gereihten Sanierungsabschnitte beantragen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gemäß § 10 Absatz 2 dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der betrieblichen, planerischen und bewirtschaftlichen Kapazitäten in der Reihenfolge der Dringlichkeit Zuwendungen zur Lärmsanierung.
- (3) Maßgeblich für die Aufnahme in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung und die Reihenfolge sind
- a) die Höhe des Beurteilungspegels, wenn dieser die im Bundeshaushalt aufgeführten maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie für die Lärmsanierung überschreitet,
 - b) die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten,
 - c) Verhältnismäßigkeit der Lärmsanierungsmaßnahme,
 - d) der örtliche, zeitliche oder sachliche Zusammenhang einer weniger dringlichen Maßnahme mit zeitlich vorrangigen Maßnahmen, wenn die Einbeziehung der weniger dringlichen Maßnahmen in die dringlichere Maßnahme aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung zweckmäßig und sinnvoll erscheint.
- (4) Verhältnismäßig ist eine Maßnahme, wenn der absehbare Zeitraum der Nutzung einer Anlage, die zur Lärmsanierung errichtet wurde, in einer angemessenen Relation zur technischen Lebensdauer steht. Davon ist auszugehen, wenn an dem zur Lärmsanierung anstehenden Streckenabschnitt nicht innerhalb von zehn Jahren mit einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 BImSchG zu rechnen ist.

- (5) Die Verhältnismäßigkeit ist insbesondere nicht gegeben, wenn an dem betroffenen Streckenabschnitt eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 BImSchG

- a) innerhalb eines Zeitraums von bis zu fünf Jahren zu erwarten ist,
- b) innerhalb eines Zeitraums von mehr als fünf, aber weniger als zehn Jahren zu erwarten ist.

Im letztgenannten Fall ist zu prüfen, ob passive Maßnahmen vorgezogen werden können, die auch bei einer zukünftigen Lärmvorsorge erstattet werden könnten. Hierbei richtet sich das weitere Verfahren nach den §§ 6 Absatz 3, 10 und 11 dieser Richtlinie. In begründeten Ausnahmefällen können mit Interimsmaßnahmen – wie dem besonders überwachten Gleis – aktive Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, ohne dass die Grenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie erreicht oder unterschritten werden.

§ 3

Ermittlung der Lärmsanierungsvoraussetzungen und Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen

- (1) Maßnahmen zur Lärmsanierung können nach dieser Richtlinie gefördert werden, wenn die Schallimmission an einem bestehenden Schienenweg der Eisenbahnen des Bundes die Immissionsgrenzwerte übersteigt.
- (2) Durch die gewählte Lärmsanierungsmaßnahme oder das Maßnahmebündel sollen die Immissionsgrenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie mindestens erreicht oder unterschritten werden.
- (3) Bei der Berechnung des Beurteilungspegels für die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung ist von der Verkehrsentwicklung auszugehen, die für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan prognostiziert ist. Liegt der Prognosewert unter dem Ist-Wert, soll die Dimensionierung nach dem Ist-Wert erfolgen. Unterschreitet der Beurteilungspegel mit dem im Vergleich zum Ist-Wert niedrigeren Prognosewert innerhalb von fünf Jahren die Grenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie, werden keine Zuwendungen für die Lärmsanierung gewährt.

§ 4

Gegenstand der Förderung

- (1) Gefördert werden können Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes, die zum Zwecke des optimalen Mitteleinsatzes kombiniert werden können.
- (2) Aktiver Lärmschutz an Bahnanlagen umfasst alle Maßnahmen an der Strecke, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emission) und auf seinem Ausbreitungsweg führen. Zu den Bahnanlagen gehören alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen der Eisenbahnen des Bundes, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind, unter Einschluss von Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen der Eisenbahnen des Bundes, die dem Be- und Entladen sowie dem Zu- und Abgang dienen. Zu den Bahnanlagen zählen auch die Anlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke und

sonstige Bahnanlagen. Fahrzeuge gehören nicht zu den Bahnanlagen.

- (3) Aktiver Lärmschutz an Bahnanlagen umfasst z. B.:
- Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen,
 - „Besonders überwachtetes Gleis“²,
 - Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken,
 - Einbau von Schienenschmiereinrichtungen.
- (4) Passiver Lärmschutz umfasst alle baulichen Maßnahmen an baulichen Anlagen, insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen, die der Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen) dienen. Passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 2 der 24. BImSchV³ sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Hierzu zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Lüftungseinrichtungen für schutzbedürftige Räume mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.
- (5) Schutzbedürftige Räume im Sinne von Absatz 4 sind alle Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Für den Schutz von Räumen ist die Überschreitung des Nacht-Immissionsgrenzwertes maßgebend. Schutzbedürftig sind auch Schlafräume in kleinen und mittelständischen Familienbetrieben der Beherbergungsbranche. Dagegen sind nicht schutzbedürftig Räume, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Hierzu zählen Lagerräume, Treppenhäuser und Flure, Bäder, Toiletten sowie Gartenhäuser in Kleingartengebieten, es sei denn, es liegt eine zulässige Nutzung nach § 20 a Bundeskleingartengesetz⁴ vor.
- (6) Gefördert werden können in besonders begründeten Fällen Maßnahmen zur innovativen Lärm- und Erschütterungsminderung, wie u. a. niedrige Schallschutzwände am Gleis, niedrige Gabionenwände am Gleis, Dämpfungselemente (Schwellenbesohlung, Unterschottermatten, Schienendämpfer u. a.) sowie schwingungsdämpfende Schieneneinbetungen, bis zur Gesamthöhe des dafür im Bundeshaushalt ausgewiesenen Betrages.
- (7) Nicht gefördert werden nach dieser Richtlinie Unterhaltungs- und Ersatzinvestitionen aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen.

² Bei dem Verfahren „Besonders überwachtetes Gleis (BüG)“ werden durch regelmäßige Überwachung und rechtzeitiges „akustisches“ Schleifen der Schienenfahrfläche bereits im Anfangsstadium der Riffelbildung mit qualitativ hochwertigen Schleifverfahren Schienenfahrflächen gewährleistet, die eine wirksame Lärminderung gegenüber der Anwendung des ansonsten anzuwendenden Instandhaltungsregimes bewirken. (Siehe auch Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes Verkehrsblatt 1998 Nr. 7 Bekanntmachung Nr. 74)

³ Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 4. Februar 1997, BGBl I S. 172, 1253

⁴ Bundeskleingartengesetz, BGBl I 1983, Seite 210

§ 5

Zuwendungsempfänger

- (1) Zuwendungsempfänger sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Soweit passive Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen realisiert werden sollen, die nicht Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind, leiten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Erstempfänger die Zuwendung an die Letztempfänger weiter.
- (2) Natürliche und juristische Personen, die Eigentümer, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte baulicher Anlagen sind, an denen Maßnahmen zur Lärmsanierung durchgeführt wurden, sind im Zusammenhang mit der Realisierung passiver Lärmschutzmaßnahmen als Letztempfänger ebenfalls zuwendungsberechtigt. Mieter und Pächter sind nicht zuwendungsberechtigt.
- (3) Nicht zuwendungsberechtigt sind Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist oder gegen die eine Zwangsvollstreckung eingeleitet oder betrieben wird. Dasselbe gilt für Zuwendungsberechtigte und, sofern der Zuwendungsberechtigte eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, wenn diese eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

§ 6

Zuwendungsvoraussetzungen

- (1) Zuwendungen nach dieser Richtlinie werden auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes durch Zuwendungsbescheid der Bewilligungsbehörde gewährt.
- (2) Zuwendungsfähig sind Lärmsanierungsmaßnahmen, wenn der zu sanierende Streckenabschnitt zuvor in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung nach § 2 dieser Richtlinie aufgenommen worden ist und die Tatsachen, die zur Aufnahme geführt haben, zum Zeitpunkt der Antragstellung fortbestehen.
- (3) Zuwendungsfähig sind nur Lärmsanierungsmaßnahmen, mit denen vor Antragstellung noch nicht begonnen wurde. Dies gilt nicht, wenn dem Letztempfänger bis zum 31.12.2012 vor der Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen die spätere Kostenerstattung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes verbindlich zugesagt wurde.
- (4) Zuwendungen werden nur gewährt, wenn die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahme mit der Beantragung dargelegt wird.

§ 7

Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

- (1) Die Zuwendung wird als Projektförderung im Wege der Vollfinanzierung als nicht rückzahlbarer Zuschuss des Bundes gewährt, sofern in dieser Richtlinie keine Anteilfinanzierung festgelegt wird.
- (2) Zuwendungsfähig sind
- Baukosten für aktive und passive Lärmsanierungsmaßnahmen nach Maßgabe dieser Richtlinie;

- b) Planungs- und Verwaltungskosten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens pauschal in Höhe von 18 Prozent als Zuschlag auf die zuwendungsfähigen Baukosten,
 - c) Kosten einer technisch, betrieblich oder rechtlich nicht notwendigen Instandhaltungsmaßnahme, die geeignet ist, den Lärmpegel für einen längeren Zeitraum zu senken, wie z. B. das Schienenschleifen im Rahmen des Besonders überwachten Gleises.
- (3) Nicht zuwendungsfähig sind Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist.
 - (4) Auf Veranlassung Dritter können bei entsprechender finanzieller Beteiligung Lärmsanierungsmaßnahmen über den förderfähigen Umfang hinaus realisiert werden. Erstattet werden nur förderfähige Maßnahmen. Darüber hinausgehende Maßnahmenanteile sind vom veranlassenden Dritten zu tragen.
 - (5) Die Instandhaltung von Anlagen kann nicht gefördert werden. Instandhaltung umfasst Inspektion, Wartung und Instandsetzung von Anlagen (oder Fahrzeugen) zum Zwecke ständiger Gebrauchsbereitschaft.
 - (6) Die Auswahl der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels richtet sich nach der örtlichen Situation. Die Abwägung zwischen und innerhalb aktiver und passiver Maßnahmen erfolgt nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten gemäß Anhang 1. Die weiterreichende Schutzwirkung aktiver Maßnahmen ist dabei zu berücksichtigen.

§ 8

Regelungen zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen

- (1) Bei der Durchführung aktiver Maßnahmen sind sicherheitsrelevante und städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Kommen Lärmschutzwände mit mehr als zwei Meter Höhe zur Anwendung, können zur Verminderung von Sicht- und Belichtungseinschränkungen sowie zur Erhaltung gewachsener Sichtachsen transparente Wandelemente eingebaut werden, wenn dies nach Durchführung einer Nutzen-Kosten-Analyse gerechtfertigt ist. Eventuelle Mehrkosten sollen nicht mehr als 1,5 Prozent der für den Sanierungsabschnitt geplanten Kosten betragen⁵.
- (2) An lärmintensiven Brücken können geeignete Maßnahmen zur Senkung oder zur Beseitigung einer konstruktionsbedingten Lärmabstrahlung der Brücke gefördert werden, insbesondere die Entdröhnung von Stahlbrücken. Lärminderungsmaßnahmen dürfen gleichzeitig mit Instandhaltungsarbeiten ausgeführt werden. Zuwendungsfähig ist in diesen Fällen der Mehraufwand, der gegenüber den Kosten einer Instandhaltung oder Erneuerung der Brücke nach dem aktuellen Stand der Technik entsteht.
- (3) Durch den Einbau von Schienenschmiereinrichtungen kann das quietschende Fahrgeräusch gemin-

dert oder beseitigt werden. Die Wirksamkeit ist im Einzelfall bei der Planung zu belegen.

- (4) Schienenschmiereinrichtungen und Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken können abweichend von § 6 Absatz 2 dieser Richtlinie auch gefördert werden, wenn deren Einbauorte nicht im Gesamtkonzept der Lärmsanierung genannt sind, aber die übrigen Zuwendungsvoraussetzungen dieser Richtlinie erfüllt sind.
- (5) Kommt das Besonders überwachte Gleis als Maßnahme der Lärmsanierung zum Einsatz, gilt Folgendes:

Für die im Gesamtkonzept der Lärmsanierung enthaltenen Streckenabschnitte kann der Aufwand für die Anwendung des Verfahrens „Besonders überwachtes Gleis“ unter Anrechnung der im Rahmen der Instandhaltung entfallenden Schleifmaßnahmen gefördert werden. Zuwendungsfähig sind maximal 2/3 der Kosten für Schienenschleifmaßnahmen auf Streckenabschnitten, die unter das „Besonders überwachte Gleis“ fallen.

Für den jeweils zu sanierenden Bereich sind alle Streckenabschnitte auszuweisen, auf denen das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ als Lärmsanierungsmaßnahme durchgeführt wird. Dabei ist jeweils anzugeben, in welchem Jahr zuletzt geschliffen wurde.
- (6) Führt eine Instandhaltungs- oder Wartungsmaßnahme, die nach dem aktuellen Stand der Technik ausgeführt wurde, zur Lärminderung, so ist diese Maßnahme nicht zuwendungsfähig.

§ 9

Regelungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen

- (1) Werden Lärmsanierungsmaßnahmen an baulichen Anlagen, die nicht Bahnanlagen sind, durchgeführt, so können maximal 75 Prozent der Kosten zugewendet werden, die unmittelbar durch die Maßnahme entstanden sind. Hierzu gehören
 - a) die direkten Kosten für notwendige Lärmschutzmaßnahmen (Beschaffung und Einbau) sowie die Kosten, die unmittelbar als Folge der Lärmschutzmaßnahmen entstanden sind (wie Tapezierer-/Maler- und Putzarbeiten);
 - b) die dadurch ausgelösten Mehrkosten infolge anderer Vorschriften (z. B. Energiesparverordnung, Denkmalschutzgesetze);
 - c) die Kosten einer Baugenehmigung;
 - d) in besonderen Fällen Kosten für die Hinzuziehung eines bautechnischen Fachberaters (z. B. bei besonders umfangreichen, technisch schwierigen oder nach Bauordnungsrecht genehmigungsbedürftigen Lärmschutzmaßnahmen, bei besonderen Anforderungen [z. B. wegen Denkmalschutzes] oder bei besonderen persönlichen Gründen [Alter, Behinderung]);
 - e) alternativ die Kosten anderer ausgeführter und geeigneter Maßnahmen bis zur Höhe der ursprünglich veranschlagten Aufwendungen, wenn die alternativ ausgeführten Maßnahmen eine vergleichbare Lärm mindernde Wirkung haben.

⁵ Wert aus BMVBS-Leitfaden „Kunst am Bau“

Eine steuermindernde Geltendmachung der Aufwendungen für Lärmsanierungsmaßnahmen ist bei der Zuwendungshöhe entsprechend zu berücksichtigen.

- (2) Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind ausgeschlossen, wenn
 - a) eine bauliche Anlage zum Abbruch bestimmt ist oder dieser bauordnungsrechtlich gefordert wird (vgl. § 2 Absatz 4 Nummer 1 der 24. BImSchV), oder
 - b) die Beeinträchtigung durch Verkehrsgeräusche wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage, z. B. bei erheblichem Eigenlärm, zumutbar ist (§ 42 Absatz 1 BImSchG). Die Einwirkung kann wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage entweder ständig oder am Tage oder in der Nacht zuzumuten sein.
- (3) Nicht zuwendungsfähig sind die Kosten einer Rechtsberatung, die Unterhaltungs-, Erneuerungs-, Versicherungskosten sowie Betriebskosten von Lüftern und Rollläden. Nicht erstattet werden Mehrkosten von Maßnahmen, die nicht durch den erforderlichen Lärmschutz bedingt sind (z. B. Leichtmetall- statt bisher Holzfenster oder Einbau größerer Fenster), aber bei Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen mit ausgeführt werden.
- (4) Ist die Beeinträchtigung einer baulichen Anlage durch Eisenbahnlärm auf ein dem Zuwendungsempfänger einschließlich seiner Rechtsvorgänger zurechenbares Verhalten zurückzuführen (z. B. bei Errichtung der baulichen Anlage an einer Eisenbahnstrecke oder in Kenntnis einer verfestigten Eisenbahnplanung und bei Vorhersehbarkeit starker Verkehrslärmeinwirkung) oder ist eine Entschädigungsregelung wegen Wertminderung im Vertrag mitberücksichtigt worden, so ist dies bei der Entscheidung über die Lärmsanierung angemessen zu berücksichtigen. Ein zurechenbares Verhalten liegt in den in § 1 Absatz 3 dieser Richtlinie aufgezählten Fällen nicht vor.

§ 10

Bewilligungsbehörde, Verfahren bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen

- (1) Bewilligungsbehörde für alle Zuwendungen zur Realisierung von Lärmsanierungsmaßnahmen im Sinne des § 1 dieser Richtlinie ist das Eisenbahnbundesamt (EBA).
- (2) Der Zuwendungsempfänger nach § 5 Absatz 1 dieser Richtlinie stellt vor Baubeginn der Sanierungsmaßnahme beim EBA einen Zuwendungsantrag, der alle zur Prüfung und Bescheidung erforderlichen Angaben und Nachweise enthält.
- (3) Das EBA kann Ausführungsbestimmungen zur Richtlinie erlassen. Insbesondere kann es Festlegungen über Termine, Umfang von Antragsunterlagen und Antragswege einschließlich Beteiligung anderer Stellen und deren Kostenerstattung treffen.

§ 11 Verfahren bei passiven Lärmschutzmaßnahmen

- (1) Wenn in einem Sanierungsabschnitt passive Schallschutzmaßnahmen für bauliche Anlagen vorgesehen

und gemäß § 10 Absatz 2 dieser Richtlinie beantragt sind, informiert das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in § 5 Absatz 2 dieser Richtlinie als Letztempfänger in Betracht kommenden Personen über das Vorhaben und bietet die Teilnahme an der Lärmsanierungsmaßnahme an.

- (2) Soweit eine Teilnahme angestrebt wird, beantragt der Letztempfänger vor Beginn einer passiven Lärmsanierungsmaßnahme zunächst die Weiterleitung einer entsprechenden Zuwendung bei dem Zuwendungsempfänger nach § 5 Absatz 1 dieser Richtlinie. Die Weiterleitung der Zuwendung an den Letztempfänger richtet sich nach VV Nummer 12.5 zu § 44 BHO.
- (3) Nach Abschluss der passiven Lärmsanierungsmaßnahme beantragt der Letztempfänger unter Vorlage eines Nachweises über die Ausführung der Maßnahme und die entstandenen Kosten bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Auszahlung der Zuwendung. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen leitet die Zuwendung nach Prüfung an den Letztempfänger weiter.
- (4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhält von der Bewilligungsbehörde Zuwendungen in Höhe der den Letztempfängern weitergeleiteten Zuwendungen, soweit diese zuvor im Bewilligungsbescheid als förderfähig anerkannt wurden.
- (5) Ist ein Zuwendungsberechtigter in Vorleistung getreten, nachdem ihm die spätere Kostenerstattung nach § 6 Absatz 3 dieser Richtlinie zugesagt worden war, so kommt die Erstattung der notwendigen Aufwendungen zu dem Zeitpunkt in Betracht, an dem sich dies nach der Dringlichkeitsreihung ergibt. Der Zuwendungsberechtigte muss hierfür nachweisen, dass
 - a) die Maßnahme geeignet und
 - b) der Lärmschutz erforderlich war sowie
 - c) die sonstigen Voraussetzungen zur Erstattung erfüllt sind.
- (6) Im Fall des § 11 Absatz 5 dieser Richtlinie ist vom Letztempfänger eine Erklärung abzugeben, dass er für die Maßnahmen nicht bereits Fördermittel erhalten bzw. die Aufwendungen nicht steuermindernd geltend gemacht hat. Die Originalrechnungen sind vorzulegen. Eine Verzinsung des Erstattungsbetrages erfolgt nicht.
- (7) Für passive Lärmschutzmaßnahmen, die vor Beginn des Lärmsanierungsprogramms am 13. Dezember 1999 realisiert worden sind, sind Zuwendungen ausgeschlossen.

§ 12

Verwendungsprüfung und Erfolgskontrolle

- (1) Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, innerhalb von
 - a) sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks,
 - b) spätestens mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats bzw.

- c) vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres für die im abgelaufenen Haushaltsjahr erhaltenen Beträge
- einen Nachweis oder Zwischennachweis über die zweckgerechte Verwendung der Zuwendung zu führen.
- (2) Der Zuwendungsempfänger hat zur Erfolgskontrolle nach Abschluss einer Fördermaßnahme in einem periodischen Rhythmus dem EBA durch Vorlage einer Shape-Datei, hilfsweise einer dxf-Datei, Bericht zu erstatten, bei dem die durchgeführten Maßnahmen als Geometrieobjekte mit x-y-z-Koordinatenwerten, Höhenbezug (Schienenoberkante) sowie den Attributwerten der Lärmschutzwand mit folgenden Spezifikationen aufgeführt sind:
- a) relative Höhe der Lärmschutzwand (Wandhöhe) [m],
- b) reale Wandlänge [m],
- c) Angaben zur Örtlichkeit, z. B. Streckennummer, Streckenabschnitt, Bahn-km, Ortsdurchfahrt,
- d) ggf. zusätzliche Informationen zur Lage, z. B. Richtungs- oder Gegenrichtungsgleis, Entfernung zum Gleis [m].
- (3) Die Übermittlung der Daten erfolgt im Koordinatensystem UTM32/ETRS 89.
- (4) Das EBA wird diese vom Zuwendungsempfänger zu liefernden Angaben in das EBA-Projekt Lärmkartierung einarbeiten.

§ 13

Abschließende Bestimmungen

- (1) Für die Planung und Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen im Einzelnen sind die Regelungen für die Lärmsanierung nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – (VkBf 12/97 S. 434)“ entsprechend anzuwenden, soweit diese Richtlinie nichts Abweichendes regelt.
- (2) Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendungen gelten die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 44 BHO sowie §§ 48 bis 49 a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.
- (3) Die für die Lärmvorsorge beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen oder Schienenwegen geltenden gesetzlichen Regelungen (§§ 41–43 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Verkehrswege-Schallschutz-Maßnahmenverordnung (24. BImSchV) sind hilfsweise anzuwenden.
- (4) Die Angaben zur Antragsberechtigung und zum Verwendungszweck sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Gesetzes gegen missbräuchliche Inanspruchnahme von Subventionen (Subventions-

gesetz) vom 29. Juli 1976 (BGBl. S. 2034, 2037) in der jeweils geltenden Fassung.

- (5) Die Zuwendungsempfänger beachten die Richtlinie der Bundesregierung vom 30. Juli 2004 zur Korruptionsprävention und wenden sie sinngemäß an. Auf die Verpflichtung zur Rückerstattung von Zuwendungen, die dem Grunde oder der Höhe nach durch Verstoß gegen die in dieser Richtlinie genannten Grundsätze und Verhaltensregeln begründet wurden, wird hingewiesen.

§ 14

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- (1) Diese Richtlinie tritt am 01. Juli 2014 in Kraft. Sie soll spätestens nach fünf Jahren überprüft werden.
- (2) Gleichzeitig tritt die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes vom 22. November 2012 außer Kraft.

Anhang 1

Nutzen-Kosten-Bewertung gemäß
§ 7 Absatz 6 der Richtlinie

Maßstäbe zur Ermittlung des Nutzens aktiver Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung

Entsprechend § 7 Absatz 6 der Richtlinie ist bei der Betrachtung von Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten für die Gestaltung der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die Schutzwirkung aktiver Schallschutzmaßnahmen auf die Umgebung von Eisenbahnstrecken kann als umfassend berücksichtigt angesehen werden, wenn je Dezibel Lärminderung durch aktive Maßnahmen ein Nutzen von 55,00 Euro je Einwohner und Jahr angesetzt wird.

Die Höhe des Wertansatzes berücksichtigt bereits positive Effekte jenseits der Grenzwert-Linie (Isophone). Deshalb ist der Wertansatz nur für Immissionsorte auszuwerten, die ohne die jeweilige aktive Maßnahme Grenzwertüberschreitungen gem. dem Haushaltsgesetz aufweisen.

Die Auswahl und die Gestaltung aktiver Lärmschutzmaßnahmen sollen dabei unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse so erfolgen, dass der für 25 Jahre ermittelte Nutzen die Höhe der Zuwendungen für die jeweilige aktive Maßnahme übersteigt.

Die aktive Maßnahme mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Vergleich (NKV) (mindestens größer 1) soll realisiert werden. Beim NKV sind Zuschüsse Dritter Kosten mindernd zu berücksichtigen.

Überstandslängen aktiver Lärmschutzmaßnahmen sind unter Berücksichtigung topografischer Bedingungen nach akustischen Gesichtspunkten zu dimensionieren.

Zur Vermeidung negativer akustischer Effekte sind Lücken bis zu 100 m zwischen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu schließen, auch wenn sich in diesen Bereichen keine förderfähigen Wohneinheiten befinden, aber für die jeweilige gesamte aktive Maßnahme der ermittelte Nutzen einen NKV größer 1 hat.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV ermittelt sich entsprechend zu

$$NKV = \frac{NU \times dL \times E \times t}{K}$$

Dabei ist:

NU = 55,00 Euro, der Nutzen je dB(A) Pegelminderung, Einwohner und Jahr,

dL = die mittlere Pegelminderung in dB(A) aus dem schalltechnischen Gutachten,

E = die Anzahl der von der Grenzwertüberschreitung betroffenen Einwohner (= $WE \times 2,1$),

t = 25 Jahre, die anzusetzende Nutzungsdauer,

K = die Höhe der für die Maßnahmen erforderlichen Zuwendungen in Euro.

Eine Teilbetrachtung des Nutzens von durchgehenden aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt nicht. Eine Mitfinanzierung Dritter kann bewirken, dass eine verlängerte oder höhere Schallschutzwand gebaut wird, bzw. das eine unter dem Nutzen-Kosten-Index nicht förderfähige Wand förderfähig wird.

(VkBf. 2014, S. 460)

Nr. 103 Änderung der Richtlinie für die Lieferung von Vorgaben durch Fahrzeughersteller oder -importeure für die regelmäßige technische Überwachung der Fahrzeuge nach § 29 StVZO („Vorgaben-Richtlinie“) vom 24.05.2012 (VkBf. S. 450)

Bonn, den 19. Mai 2014
LA 20/7345.2/36-1

Gemäß Anlage 1 der Vorgaben-Richtlinie hat der Technische Beirat der Zentralen Stelle nach Nummer 7.1 der Anlage VIIIa Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Aktualisierungen bei den zu prüfenden Systemen als Folge der Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik vorgeschlagen; diese wurden vom „Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung nach § 19 Absatz 3, § 23 und § 29 StVZO (AKE)“ geprüft. Die Änderungen der Anlage 1 und eine Aktualisierung in Anlage 3 der Vorgaben-Richtlinie werden nachstehend im Benehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gegeben:

1. In Nummer 2 der Anlage 1 (Beschreibung der Fahrzeugsysteme nach Nummer 6.1 bis 6.10 der Anlage VIIIa StVZO) wird
 - die Systembeschreibung „Änderung der Intensität der Fahrbahnausleuchtung“ geändert in
„Änderung der Intensität und/oder Richtung der Fahrbahnausleuchtung“

- neu aufgenommen das System

„Automatische Notruffunktion“.

2. Nummer 3 der Anlage 1 (sogenannte Systemliste) wird wie folgt geändert:

2.1 Der am Ende der Überschrift zu Nummer 3 angegebene „Stand: 1.04.2012“ wird ersetzt durch „Stand: 01.05.2014“.

2.2 In der Überschrift zur Tabelle unter Nummer 3 wird ein Hinweis auf eine Fußnote aufgenommen: „System-ID1“ und am Ende der zweiten Tabelle nachfolgender Hinweis aufgenommen:

„1) Hinweis:

Infolge der fortlaufenden Aktualisierung der Systeme ist eine durchgängige Nummerierung nicht möglich.“

2.3 die nachfolgend aufgeführten neuen, erweiterten oder kombinierten Systeme werden in der 1. Tabelle aufgenommen:

System-ID	System	Beschreibung	Beispielhaft einige Herstellerbezeichnungen
S053	Adaptive Scheinwerfer	Die Ausleuchtung des Verkehrsraumes und/oder die gezielte Anleuchtung von Verkehrsteilnehmern im Gefahrenbereich vor dem Fahrzeug wird durch eine dynamische Anpassung der Lichtbündel optimiert.	AFL (Adaptive Forward Lighting), AFS (Adaptive Frontlighting System), Dynamic Light System, Intelligent Light System, variable Lichtverteilung, Spotlight-Funktion, Dynamik Light Spot, Markierungslicht
S054	Elektrisch betätigte Feststellbremse	Die Einleitung und/oder Übertragung der Feststellbremsfunktion erfolgt elektrisch oder elektromechanisch.	EPB (Electronic Parking Brake), EMF (elektromechanische Feststellbremse), Valtra Hibrake, Automatische Parkbremse
S055	Spurwechsel-Assistent	Das System warnt den Fahrer beim Spurwechsel vor Fahrzeugen in der benachbarten Fahrspur und lenkt das Fahrzeug zurück.	Spurwechselassistent, BSI (Blind Spot Intervention), Aktiver Totwinkelassistent
S056	Spurhalte-Assistent	Das System warnt den Fahrer beim unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur und lenkt das Fahrzeug zurück.	Spurhalte-Assistent, LKA (Lane Keeping Assist), LKAS (Lane Keeping Assist System), Spurverlassenswarnung

System-ID	System	Beschreibung	Beispielhaft einige Herstellerbezeichnungen
S057	Automatischer Notruf	Das System wird automatisch von im Fahrzeug eingebauten Sensoren oder manuell ausgelöst, übermittelt über Mobilfunknetze einen genormten Mindestdatensatz (DIN EN 15722) und stellt eine auf der Nummer 112 gestützte Tonverbindung zwischen den Fahrzeuginsassen und einer Notrufabfragestelle her. (Siehe u. a. COM(2013) 316 final und VO (EU) 305/2013)	

2.2 die bisherigen Systeme:

- S004 Adaptive Scheinwerfer (nunmehr in S053 enthalten),
- S015 Elektromechanische Feststellbremsanlage (nunmehr in S054 enthalten),
- S034 Spurwechsel-Assistent mit Lenkeingriff (nunmehr in S055 enthalten),
- S013 Bergabfahrlilfe (bislang sind nur Systeme unterhalb 30 km/h für den Geländeeinsatz erhältlich, daher nicht HU-relevant),
- S032 Spurhalte-Assistent mit Bremseingriff (nunmehr in S056 enthalten),
- S033 Spurhalte-Assistent mit Lenkeingriff (nunmehr in S056 enthalten)

werden gestrichen.

3. In Anlage 3 wird in Nummer 2.1 Satz 2 wie folgt gefasst:

„Nach der Freigabe informiert der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks die Zentrale Stelle, welcher Anbieter ein EDV-Hilfsmittel zur Nutzung der Vorgaben eine Berechtigung/Freigabe vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks erhalten hat.“

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Christian Weibrecht

(VkBl. 2014, S. 466)

Nr. 104 Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer

Berlin, den 13. Mai 2014
LA 23/7362.3/1-2219868

Nachstehend wird bekannt gegeben, dass das folgende Versicherungsunternehmen im Rahmen der Dienstleistungstätigkeit in Deutschland die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung anbieten darf:

Alpha Insurance A/S
Sundkrogsgade 21/Harbour House
2100 København
Dänemark

Als Schadenregulierungsvertreter wurde benannt:

Atlantic Trust insurance brokers GmbH
Straßburger Ring 3
66482 Zweibrücken

Dem Versicherungsunternehmen wurde die Registernummer 7778 zugeteilt.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Christian Weibrecht

(VkBl. 2014, S. 467)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 105 Korrektur zur Veröffentlichung 2013 Nr. 248 im Verkehrsblatt. „Änderungen des Internationalen Codes für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) (MSC.354(92))“

Seite 1287 unter 4.4, laufende Nummerierung 16 ist „IS1405:2010“ in „ISO 1405:2010“ zu ändern

Seite 1287 unter 9.2.3.2.2 laufende Nummerierung 20 ist das Wort „zu“ vor „MHB“ im ersten Satz zu streichen (redaktionell).

Seite 1288 unter 9.2.3.4 laufende Nummerierung 20 sind die Wörter „entzündbare Gase entwickeln,“ in „die sich in entzündbares Gas verwandeln,“ zu ändern.

Seite 1289 unter 9.2.3.5.3 laufende Nummerierung 20 in der vorletzten Zeile ist „Klasse 4“ in „Kategorie 4“ zu ändern.

Seite 1289 unter 9.2.3.6.1.1 laufende Nummerierung 20 in der letzten Zeile ist „Klasse 4“ in „Kategorie 4“ zu ändern.

Seite 1289 unter 9.2.3.7.2.1 laufende Nummerierung 20 in der vorletzten Zeile ist „Klasse 1“ in „Kategorie 1“ zu ändern.

Seite 1289 unter 9.2.3.7.2.2 laufende Nummerierung 20 in der letzten Zeile ist „Klasse 2“ in „Kategorie 2“ zu ändern.

Seite 1289 unter 9.2.3.7.2.3 laufende Nummerierung 20 in der vorletzten Zeile ist „Klasse 1“ in „Kategorie 1“ zu ändern.

Seite 1289 unter 9.2.3.7.2.3 laufende Nummerierung 20 in der letzten Zeile ist „Klasse 2A“ in „Kategorie 2A“ zu ändern.

Seite 1290 unter Anhang 1 ist „Stoffmerkleblätter“ durch „Stoffblattseiten“ zu ändern (redaktionell).

Hamburg, den 15. Mai 2014
Az.: 11-3-0

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

(VkB1. 2014, S. 467)

Nr. 106 Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses A.1071(28) „Geänderte Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes (ISM-Code) durch die Verwaltungen“

Hamburg, den 22. Mai 2014
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses A.1071(28), „Geänderte Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes (ISM-Code) durch die Verwaltungen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Geänderte Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes (ISM-Code) durch die Verwaltungen

in Anbetracht von Artikel 15 Buchstabe j des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben der Versammlung in Bezug auf Regelungen verbindlichen und empfehlenden Charakters betreffend die Sicherheit des Seeverkehrs sowie die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe;

sowie in Anbetracht von Entschließung A.741(18), mit der die Versammlung den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (Internationaler Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs – ISM-Code) angenommen hat;

ferner in Anbetracht von Entschließung A.788(19), mit der die Versammlung Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) durch die Verwaltungen angenommen hat;

im Hinblick darauf, dass der ISM-Code nach Maßgabe von Kapitel IX des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung für Unternehmen, die bestimmte Schiffstypen betreiben, am 1. Juli 1998 verbindlich geworden ist; und für Unternehmen, die sonstige Frachtschiffe und bewegliche Offshore-Bohrplattformen mit mechanischem Antrieb mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber betreiben, am 1. Juli 2002;

ebenso im Hinblick auf Entschließung A.1022(26), mit der die Versammlung die *Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes (ISM-Code) durch Verwaltungen* angenommen hat,

sowie im Hinblick darauf, dass der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner zweiundneunzigsten Tagung die Änderungen des ISM-Code mit Entschließung MSC.353(92) beschlossen hat,

in der Erkenntnis, dass eine Verwaltung durch die förmliche Feststellung, dass Sicherheitsnormen eingehalten werden, die Verantwortung dafür übernimmt, sicherzustellen, dass Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und Zeugnisse über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen nach Maßgabe der Richtlinien ausgestellt worden sind;

sowie in der Erkenntnis, dass es für Verwaltungen erforderlich sein kann, nach Maßgabe von Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und in Übereinstimmung mit Entschließung A.741(18) Vereinbarungen betreffend die Ausstellung von Zeugnissen durch andere Verwaltungen zu schließen;

ferner in der Erkenntnis der Notwendigkeit einer einheitlichen Umsetzung des ISM-Code;

nach Prüfung der diesbezüglichen Empfehlungen, die der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner vierundsechzigsten Tagung und der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner einundneunzigsten Tagung ausgesprochen haben –

1. beschließt die in der Anlage wiedergegebenen geänderten Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Code durch die Verwaltungen;
2. fordert alle Regierungen mit Nachdruck auf, sich bei der Umsetzung des ISM-Code an die geänderten Richtlinien zu halten;
3. ersucht alle Regierungen, die Organisation über etwaige Schwierigkeiten zu unterrichten, auf die sie bei der Benutzung der in der Anlage wiedergegebenen geänderten Richtlinien gestoßen sind;
4. ermächtigt den Schiffssicherheitsausschuss und den Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, die in der Anlage wiedergegebenen geänderten Richtlinien fortlaufend zu überprüfen und, sofern erforderlich, zu ändern;
5. hebt Entschließung A.1022(26) mit Wirkung vom 1. Juli 2014 auf.

Anlage

Geänderte Richtlinien für die Umsetzung des ISM-Code durch die Verwaltungen

Inhaltsverzeichnis

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 EINFÜHRUNG <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Der ISM-Code 1.2 Verbindliche Anwendung des ISM-Code 1.3 Zuständigkeiten für Überprüfung und Zeugniserteilung 2 ZWECK UND GELTUNG <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Begriffsbestimmungen 2.2 Zweck und Geltung 3 ÜBERPRÜFUNG DER ERFÜLLUNG DES ISM-CODE <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Allgemeines 3.2 Die Eignung eines Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zum Erfüllen der allgemeinen Ziele bei der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen 3.3 Die Eignung eines Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zum Erfüllen konkreter Anforderungen in den Bereichen Sicherheit und Verhütung der Umweltverschmutzung 4 VERFAHREN DER ZEUGNISERTEILUNG UND ÜBERPRÜFUNG <ol style="list-style-type: none"> 4.1 Die einzelnen Schritte bei der Zeugniserteilung und Überprüfung 4.2 Vorläufige Überprüfung 4.3 Erstmalige Überprüfung 4.4 Jährliche Überprüfung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften 4.5 Zwischenüberprüfung des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen 4.6 Überprüfung zum Zwecke der Zeugnisverlängerung | <ol style="list-style-type: none"> 4.7 Zusätzliche Überprüfung 4.8 Audits der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs 4.9 Beantragung eines Audits 4.10 Vorprüfung (Dokumentenprüfung) 4.11 Vorbereitung des Audits 4.12 Durchführung des Audits 4.13 Der Auditbericht 4.14 Abhilfemaßnahmen im Anschluss an das Audit 4.15 Verantwortungsbereiche des Unternehmens bei den Audits der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen 4.16 Verantwortungsbereiche der Stelle, welche die Zeugniserteilung nach dem ISM-Code durchführt 4.17 Verantwortungsbereiche des Auditorenteams |
|--|---|

Anhang – NORMEN FÜR DIE ZEUGNISERTEILUNG NACH DEM ISM-CODE

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 EINFÜHRUNG 2 MANAGEMENT STANDARD 3 KOMPETENZ STANDARD <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Ausarbeitung der Ablaufpläne für Zeugniserteilungen nach dem ISM-Code 3.2 Grundlegende Fachkenntnisse für die Durchführung der Überprüfung 3.3 Fachkenntnisse für erstmalige Überprüfungen und für Überprüfungen zum Zwecke der Zeugnisverlängerung 3.4 Fachkenntnisse für jährliche Überprüfungen, Zwischenüberprüfungen und vorläufige Überprüfungen 4 QUALIFIZIERUNGSMASSNAHMEN 5 VERFAHREN UND ANWEISUNGEN FÜR DIE ZEUGNISERTEILUNG | <ol style="list-style-type: none"> 1 Einleitung 1.1 Der ISM-Code <ol style="list-style-type: none"> 1.1.1 Der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (Internationaler Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs – ISM-Code) ist von der Organisation mit Entschließung A.741(18) beschlossen und mit dem Inkrafttreten von SOLAS-Kapitel IX über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs am 1. Juli 1998 verbindlich geworden. Der ISM-Code enthält internationale Normen für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und für die Verhütung der Meeresverschmutzung. 1.1.2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner zweiundneunzigsten Tagung im Juni 2013 mit Entschließung MSC.353(92) Änderungen der Abschnitte 3, 6, 12, 14 und Fußnoten des ISM-Code beschlossen. Als Folge hiervon war es erforder- |
|---|--|

lich, die Richtlinien für die Umsetzung des Internationalen Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes (ISM-Code) durch die Verwaltungen (EntschlieÙung A.1022(26) neu zu fassen, die durch diese geänderten Richtlinien ersetzt werden.

- 1.1.3 Der ISM-Code schreibt vor, dass Unternehmen für den Bereich der Schiffssicherheit Ziele entsprechend der Begriffsbestimmung in Ziffer 1.2 (Zielsetzung) des ISM-Code festlegen und außerdem ein System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausarbeiten, umsetzen und aufrechterhalten, das die in Ziffer 1.4 (Betriebliche Anforderungen an ein System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen) des ISM-Code aufgeführten betrieblichen Anforderungen enthält.

- 1.1.4 Durch die Anwendung des ISM-Code soll die Entwicklung einer Sicherheitskultur in der Schifffahrt unterstützt und gefördert werden. Ausschlaggebende Faktoren für die erfolgreiche Entwicklung einer Kultur, die Sicherheit und Umweltschutz fördert, sind unter anderem Engagement, Wertmaßstäbe, Überzeugungen und Klarheit über das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen.

1.2 Verbindliche Anwendung des ISM-Code

- 1.2.1 Ein angemessener Sicherheitsstandard bedarf einer geeigneten Managementstruktur im Landbetrieb und an Bord. Daher ist seitens der für die Organisation des Schiffsbetriebes Verantwortlichen ein systematisches Vorgehen erforderlich. Ziel der verbindlichen Anwendung des ISM-Code ist die Sicherstellung

1. der Erfüllung verbindlicher Regeln und Rechtsvorschriften für einen sicheren Schiffsbetrieb und den Umweltschutz sowie
2. deren wirksame Umsetzung und Durchsetzung durch die Verwaltungen.

- 1.2.2 Zur wirksamen Durchsetzung durch die Verwaltungen gehört, dass überprüft wird, ob das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (Safety Management System – SMS) die im ISM-Code festgelegten Anforderungen erfüllt und ob die verbindlichen Regeln und Rechtsvorschriften eingehalten werden.

- 1.2.3 Durch die verbindliche Anwendung des ISM-Code soll die Berücksichtigung einschlägiger empfohlener Codes, Richtlinien und Normen von der Organisation, von Verwaltungen, Klassifikationsgesellschaften und Schifffahrtsverbänden sichergestellt und gefördert werden.

1.3 Zuständigkeiten für Überprüfung und Zeugniserteilung

- 1.3.1 Die Verwaltung ist zuständig für die Überprüfung der Erfüllung des ISM-Code und für die Ausstellung von Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (Documents of Compliance – DOC) an Unternehmen sowie von Zeugnissen über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (Safety Management Certificates – SMC) an Schiffe.

- 1.3.2 Die EntschlieÙungen A.739(18) – „Richtlinien für die Ermächtigung von Organisationen, die im Auftrag der Verwaltung tätig sind“ – und A.789(19)

– „Festlegungen zu den Aufgaben anerkannter Organisationen, die im Auftrag der Verwaltung tätig sind, auf den Gebieten der Besichtigung und Zeugniserteilung“, die beide mit dem Inkrafttreten von SOLAS-Regel XI/1 verbindlich geworden sind, sowie EntschlieÙung A.847(20) – „Richtlinien zur Unterstützung von Flaggenstaaten bei der Umsetzung von IMO Rechtsinstrumenten“ sind anzuwenden, wenn Verwaltungen Stellen dazu ermächtigen, in ihrem Auftrag Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sowie Zeugnisse über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen auszustellen.

2 ZWECK UND GELTUNG

2.1 Begriffsbestimmungen

Die in den geänderten Richtlinien verwandten Ausdrücke haben dieselbe Bedeutung wie die im ISM-Code angegebene.

2.2 Zweck und Geltung

Diese geänderten Richtlinien legen elementare Grundsätze fest für:

1. die Überprüfung, ob das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen eines für den Betrieb von Schiffen verantwortlichen Unternehmens beziehungsweise das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen eines oder mehrerer von einem Unternehmen betrieblich geführter Schiffe mit dem ISM-Code im Einklang steht;
2. die Durchführung der vorläufigen, erstmaligen, jährlichen und Erneuerungs-Überprüfungen für das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sowie die Durchführung der vorläufigen, erstmaligen, Zwischen- und Erneuerungs-Überprüfungen für das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und für die Ausstellung/Bestätigung dazugehöriger Dokumente; und
3. den Umfang einer zusätzlichen Überprüfung.

3 Überprüfung der Erfüllung des ISM-Code

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Zur Erfüllung der Vorschriften des ISM-Code sollen die Unternehmen ein dokumentiertes System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausarbeiten, umsetzen und aufrechterhalten, damit sichergestellt ist, dass die Unternehmenspolitik in den Bereichen Sicherheit und Umweltschutz umgesetzt wird. Die Unternehmenspolitik soll die im ISM-Code genannten Zielsetzungen beinhalten.

- 3.1.2 Die Verwaltungen sollen die Erfüllung der Vorschriften des ISM-Code überprüfen, indem sie feststellen, ob

1. das System des Unternehmens zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen mit den Vorschriften des ISM-Code übereinstimmt;
2. durch das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sichergestellt wird,

- dass die Ziele nach Ziffer 1.2.3 des ISM-Code erreicht werden.
- 3.1.3 Um die Übereinstimmung oder Nichtübereinstimmung einzelner Elemente des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen mit den Vorschriften des ISM-Code feststellen zu können, kann es erforderlich sein, Beurteilungskriterien festzulegen. Den Verwaltungen wird empfohlen, die Festlegung solcher Kriterien in der Form von vorgeschriebenen Lösungen für Organisationssysteme möglichst zu vermeiden.
- Beurteilungskriterien in der Form von vorgeschriebenen Anforderungen können sich dahin gehend auswirken, dass die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen für den Schiffsbetrieb darin besteht, dass Unternehmen Lösungen umsetzen, die von anderen erdacht worden sind; in einem solchen Fall kann es für ein Unternehmen schwierig sein, die Lösungen zu finden, die für das betreffende Unternehmen, den betreffenden betrieblichen Vorgang oder das betreffende Schiff am besten geeignet sind. Aus diesem Grund sollten besondere Tätigkeiten schiffsspezifisch sein und sich in vollem Umfang in Handbüchern, Verfahren und Anweisungen widerspiegeln.
- 3.1.4 Deshalb wird den Verwaltungen empfohlen, sicherzustellen, dass bei solchen Beurteilungen eher danach gefragt wird, ob ein System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen beim Erreichen bestimmter Ziele erfolgreich ist, als danach, ob es mit detaillierten Vorschriften zusätzlich zu den im ISM-Code enthaltenen übereinstimmt; Ziel muss die Verringerung der Notwendigkeit sein, Kriterien zur Erleichterung der Beurteilung der Frage festzulegen, ob ein Unternehmen den Code erfüllt.
- 3.2 Die Eignung eines Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zum Erfüllen der allgemeinen Ziele bei der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen**
- Der ISM-Code legt die allgemeinen Ziele bei der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen nach Ziffer 1.2.2. fest. Durch die Überprüfung sollen die Unternehmen beim Erreichen dieser Ziele, welche eine klare Orientierung beim Ausarbeiten von Elementen des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen im Einklang mit dem ISM-Code bieten, gefördert und unterstützt werden. Jedoch kann die Eignung eines Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zum Erreichen dieser Ziele nicht über die Frage hinaus beurteilt werden, ob das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen die Vorschriften des ISM-Code erfüllt. Die Ziele sollen daher nicht die Grundlage für detaillierte Auslegungen bilden, mit denen die Erfüllung oder Nichterfüllung der Vorschriften des ISM-Code festgestellt wird.
- 3.3 Die Eignung eines Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zum Erfüllen konkreter Anforderungen in den Bereichen Sicherheit und Verhütung der Umweltverschmutzung**
- 3.3.1 Das Hauptkriterium, das für die Formulierung von Auslegungen herangezogen werden soll, die für die Beurteilung der Frage erforderlich sind, ob die Vorschriften des ISM-Code erfüllt werden, soll die Eignung eines Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zum Erfüllen der im ISM-Code festgelegten konkreten Anforderungen in Form von konkreten Normen in den Bereichen Sicherheit und Verhütung der Umweltverschmutzung sein. Die konkreten Sicherheits- und Umweltschutz-Normen sind in Ziffer 1.2.3 des ISM-Code festgelegt.
- 3.3.2 Sämtliche Aufzeichnungen, die geeignet sind, die Überprüfung der Erfüllung des ISM-Code zu erleichtern, sollen bei Untersuchungen einer eingehenden Prüfung zugänglich sein. Dies kann auch Aufzeichnungen von übertragenen Aufgaben aus dem System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen einschließen. Zu diesem Zweck soll die Verwaltung sicherstellen, dass das Unternehmen den Auditoren die gesetzlich vorgeschriebenen sowie die Klassifikationsunterlagen zur Verfügung stellt, die sich auf die Maßnahmen des Unternehmens zur Sicherstellung der dauerhaften Erfüllung verbindlicher Regeln und Rechtsvorschriften beziehen.
- 3.3.3 Bestimmte verbindliche Vorschriften sind unter Umständen nicht Gegenstand gesetzlich vorgeschriebener Besichtigungen oder von Besichtigungen für Zwecke der Klassifikation, zum Beispiel:
1. den Zustand von Schiff und Ausrüstung zwischen den Besichtigungen unverändert zu erhalten; und
 2. bestimmte betriebliche Vorschriften.
- 3.3.4 In solchen Fällen können bestimmte Vorkehrungen erforderlich sein, um die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften des ISM-Code sicherzustellen und die objektiven Nachweise für die Überprüfung zu sichern, beispielsweise
1. schriftlich festgelegte Verfahrensweisen und Anweisungen;
 2. schriftliche Unterlagen über die von den leitenden Schiffsoffizieren im täglichen Schiffsbetrieb durchgeführten Überprüfungen, wenn diese von Bedeutung dafür sind, dass die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sichergestellt wird; und
 3. relevante Aufzeichnungen von Schiffen, die vom Unternehmen betrieben werden, z. B. Flaggenstaatskontrollen, Hafenstaatskontrollen, Klassen- und Unfallberichte.
- 3.3.5 Die Überprüfung der Erfüllung verbindlicher Regeln und Rechtsvorschriften, die einen Teil im Gesamtprozess der Zeugniserteilung nach dem ISM-Code darstellt, ist weder eine Wiederholung von noch ein Ersatz für Besichtigungen, die für andere Schiffszeugnisse vorgeschrieben sind. Die Überprüfung der Erfüllung des ISM-Code enthebt weder das Unternehmen noch den Kapitän noch irgendeine sonstige an der Geschäftsführung des Unternehmens oder am Betrieb des Schiffes beteiligte Stelle oder Person seiner beziehungsweise ihrer Verantwortung.

- 3.3.6 Die Verwaltungen sollen sicherstellen, dass das Unternehmen:
1. bei der Ausarbeitung und Aufrechterhaltung des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen die Empfehlungen nach Ziffer 1.2.3.2 des ISM-Code berücksichtigt hat; und
 2. Verfahrensweisen entwickelt hat, durch die sichergestellt wird, dass diese Empfehlungen im Landbetrieb und an Bord umgesetzt werden.

4 VERFAHREN DER ZEUGNISERTEILUNG UND ÜBERPRÜFUNG

4.1 Die einzelnen Schritte bei der Zeugniserteilung und Überprüfung

- 4.1.1 Das Verfahren der Erteilung eines Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften an ein Unternehmen sowie eines Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen an ein Schiff umfasst im Normalfall folgende Einzelschritte:

1. vorläufige Überprüfung;
2. erstmalige Überprüfung;
3. jährliche Überprüfung oder Zwischenüberprüfung;
4. Überprüfung zum Zwecke der Zeugnisverlängerung; und
5. zusätzliche Überprüfung.

- 4.1.2. Diese Überprüfungen werden auf Antrag des Unternehmens an die Verwaltung oder an die von der Verwaltung für die Durchführung der Zeugniserteilung nach dem ISM-Code anerkannte Stelle oder auf Antrag der Verwaltung durch eine andere Vertragspartei des SOLAS-Übereinkommens durchgeführt.

Diese Überprüfungen schließen ein Audit des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ein.

4.2 Vorläufige Überprüfung

- 4.2.1 Vorläufige Zeugnisse können nur unter bestimmten Voraussetzungen, welche im ISM-Code festgelegt sind, ausgestellt werden und sollen die Umsetzung des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen erleichtern.
- 4.2.2 Das Unternehmen soll die Erteilung vorläufiger Zeugnisse bei der Verwaltung beantragen.
- 4.2.3 Das von der Verwaltung vorgenommene Überprüfungsverfahren von vorläufigen Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen erfordert eine Beurteilung der Unternehmensbüros nach Ziffer 14.1 des ISM-Code.
- 4.2.4 Nach dem zufriedenstellenden Abschluss der Beurteilung des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen im Landbetrieb kann mit den Vorkehrungen/Planungen für die Beurteilung der zutreffenden Schiffe der Flotte des Unternehmens begonnen werden.

- 4.2.5 Das Verfahren der vorläufigen Überprüfung eines Schiffes sollte von der Verwaltung vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass das Schiff über ein System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen nach Ziffer 14.4 des ISM-Code verfügt.

- 4.2.6 Nach dem zufriedenstellenden Abschluss der vorläufigen Überprüfung wird für das Unternehmen ein vorläufiges Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ausgestellt; Ausfertigungen dieses Zeugnisses sollen allen Standorten des Landbetriebes sowie allen Schiffen der Flotte des Unternehmens zur Verfügung gestellt werden. Bei jedem Schiff, das beurteilt und für das ein vorläufiges Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausgestellt worden ist, soll eine Ausfertigung dieses Zeugnisses auch an die Zentrale des Unternehmens übermittelt werden.

4.3 Erstmalige Überprüfung

- 4.3.1 Das Unternehmen soll die Erteilung von Zeugnissen nach dem ISM-Code bei der Verwaltung beantragen.

- 4.3.2 Eine von der Verwaltung vorgenommene Beurteilung des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen im Landbetrieb würde eine Beurteilung der Büros, wo dieses System angewandt wird, und möglicherweise von weiteren Standorten, welche übertragene Aufgaben aus dem System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen einschließen könnten, erforderlich machen, je nachdem, wie das betreffende Unternehmen aufgebaut ist und welche Aufgaben in den verschiedenen Standorten wahrgenommen werden.

- 4.3.3 Nach dem zufriedenstellenden Abschluss der Beurteilung des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen im Landbetrieb kann mit den Vorkehrungen/Planungen für die Beurteilung der Schiffe des Unternehmens begonnen werden.

- 4.3.4 Nach dem zufriedenstellenden Abschluss der Beurteilung wird für das Unternehmen ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften ausgestellt; Ausfertigungen dieses Zeugnisses sollen an alle Standorte des Landbetriebes sowie an alle Schiffe der Flotte des Unternehmens zur Verfügung gestellt werden. Bei jedem Schiff, das beurteilt und für das ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausgestellt worden ist, soll eine Ausfertigung dieses Zeugnisses auch an die Zentrale des Unternehmens übermittelt werden.

- 4.3.5 In Fällen, wo Zeugnisse von einer anerkannten Stelle ausgestellt werden, sollen Ausfertigungen aller Zeugnisse auch an die Verwaltung gesandt werden.

- 4.3.6 Das Audit des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen für das Unternehmen und für ein Schiff umfasst dieselben grundlegenden Schritte. Der Zweck eines Audits ist die Beantwortung der Frage, ob ein Unternehmen oder ein Schiff die Vorschriften des ISM-Code erfüllt.

- Die Audits umfassen
1. Überprüfungen, ob das System des Unternehmens zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen die Vorschriften des ISM-Code erfüllt, insbesondere durch den objektiven Nachweis, dass das System des Unternehmens zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bereits mindestens drei Monate lang angewandt worden ist und dass ein System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bereits mindestens drei Monate lang an Bord mindestens eines Schiffes von jedem der Schiffstypen angewandt worden ist, den das Unternehmen betreibt, und
 2. Überprüfungen, ob durch das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sichergestellt ist, dass die in Ziffer 1.2.3 des ISM-Code genannten Ziele erfüllt werden. Hierzu gehört insbesondere die Feststellung, ob das dem für den Betrieb des Schiffes zuständige Unternehmen ausgestellte Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften für den betreffenden Schiffstyp gilt, sowie die Beurteilung des schiffseigenen Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zwecks Prüfung der Frage, ob es die Vorschriften des ISM-Code erfüllt und ob er tatsächlich umgesetzt wird. Es sollen objektive Nachweise dafür vorgelegt werden, dass das System des Unternehmens zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bereits mindestens drei Monate lang an Bord des Schiffes und an Land wirksam funktioniert hat; zu diesen objektiven Nachweisen gehören unter anderem Aufzeichnungen aus den Unterlagen der vom Unternehmen intern durchgeführten Audits.
- 4.4 Jährliche Überprüfung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften**
- 4.4.1 Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sind jährliche Audits der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs durchzuführen; diese sollen sich auf die Überprüfung und Feststellung der Korrektheit der gesetzlich vorgeschriebenen sowie der Klassifikationsunterlagen für mindestens ein Schiff von jedem der Schiffstypen erstrecken, für den das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften gilt. Zweck dieser Audits ist die Überprüfung des wirksamen Funktionierens des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowie die Prüfung der Frage, ob trotz eventueller Änderungen am System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen die Vorschriften des ISM-Code erfüllt werden.
- 4.4.2 Die jährliche Überprüfung ist innerhalb eines Zeitraums von drei Monaten vor und nach dem Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften durchzuführen.
- 4.4.3 Hat der Landbetrieb des Unternehmens mehr als einen Standort und/oder Aufgaben aus dem System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen an Andere übertragen, so soll bei den jährlichen Beurteilungen versucht werden, sicherzustellen, dass während der Gültigkeitsdauer des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften alle Standorte beurteilt werden.
- 4.4.4 Während der jährlichen Überprüfung soll die Verwaltung prüfen, ob das Unternehmen alle Schiffstypen aus dem Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften betreibt. Geeignete Maßnahmen sollen ergriffen werden, wenn das Unternehmen aufgehört hat einzelne Schiffstypen zu betreiben.
- 4.5 Zwischenüberprüfung des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen**
- 4.5.1 Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sollen Zwischenaudits der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs durchgeführt werden. Zweck dieser Audits ist die Überprüfung des wirksamen Funktionierens des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowie die Prüfung der Frage, ob trotz eventueller Änderungen am System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen die Vorschriften des ISM-Code erfüllt werden. In bestimmten Fällen, insbesondere in der Anfangsphase des Schiffsbetriebs nach Einführung des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen, kann die Verwaltung unter Umständen die Auffassung vertreten, es sei erforderlich, häufiger Zwischenüberprüfungen durchzuführen. Außerdem kann die vorgefundene Art von Tatbeständen der Nichterfüllung der Vorschriften des ISM-Code einen Grund für die häufigere Durchführung von Zwischenüberprüfungen darstellen.
- 4.5.2 Ist nur eine einzige Zwischenüberprüfung durchzuführen, so soll sie zwischen dem zweiten und dem dritten Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften stattfinden.
- 4.6 Überprüfung zum Zwecke der Zeugnisverlängerung**
- Überprüfungen zum Zwecke der Zeugnisverlängerung sind durchzuführen, bevor die Gültigkeitsdauer des betreffenden Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen abläuft. Eine solche Überprüfung zum Zwecke der Zeugnisverlängerung erfasst alle Bereiche des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen und alle Tätigkeiten, auf welche die Vorschriften des ISM-Code Anwendung finden. Überprüfungen zum Zwecke der Zeugnisverlängerung können innerhalb eines Zeitraums von drei Monaten vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen begonnen werden und sollen vor dem Ablauf der

Gültigkeitsdauer des betreffenden Zeugnisses abgeschlossen sein.

4.7. Zusätzliche Überprüfung

4.7.1 Die Verwaltung kann, wenn klare Gründe vorliegen, ein zusätzliches Audit anordnen, um zu überprüfen, ob das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen immer noch effektiv funktioniert. Zusätzliche Überprüfungen können in Situationen über das normale Verfahren hinaus durchgeführt werden, wie zum Beispiel bei Festhaltungen bei Hafenstaatkontrollen, oder im Fall der Reaktivierung nach Unterbrechung des Einsatzes aufgrund einer Außerbetriebsetzung oder um zu überprüfen, ob wirksame Korrekturmaßnahmen ergriffen wurden und/oder ordnungsgemäß umgesetzt worden sind. Zusätzliche Überprüfungen können die landseitige Organisation und/oder Organisationssysteme an Bord betreffen. Die Verwaltung sollte den Umfang und die Tiefe der Überprüfung bestimmen, welche von Fall zu Fall variieren kann. Zusätzliche Überprüfungen sollten innerhalb der Frist abgeschlossen werden, welche unter Berücksichtigung der Richtlinien von der Organisation vereinbart wurde. Die Verwaltung sollte die Überprüfungsergebnisse weiter verfolgen und wenn nötig geeignete Maßnahmen ergreifen.

4.7.2 Nach dem zufriedenstellenden Abschluss der Beurteilung an Bord soll das Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen für die zusätzliche Überprüfung bestätigt werden.

4.8 Audits der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs

Das in den nachstehenden Absätzen dargestellte Verfahren für Audits der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs umfasst alle Schritte, die auch zur erstmaligen Überprüfung gehören. Die Audits der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs für die vorläufigen, jährlichen, Zwischen- und zusätzlichen Überprüfungen und für die Überprüfungen zum Zwecke der Zeugnisverlängerung sollen nach denselben Grundsätzen erfolgen, auch wenn ihr Umfang unterschiedlich ist.

4.9 Beantragung eines Audits

4.9.1 Das Unternehmen soll seinen Antrag auf ein Audit an die Verwaltung oder an die von der Verwaltung für die Ausstellung von Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise von Zeugnissen über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen anerkannte Stelle richten.

4.9.2 Die Verwaltung oder die anerkannte Stelle bestellt dann den leitenden Auditor und, falls erforderlich, das Audit-Team.

4.10 Vorprüfung (Dokumentenprüfung)

Grundlage für die Planung des Audits soll die Prüfung des Handbuchs für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durch den Auditor sein; diese Prüfung dient der Feststellung, ob das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zur Erfüllung der Vorschriften des ISM-Code

ausreicht. Stellt sich bei dieser Prüfung heraus, dass das System nicht ausreicht, so muss das Audit so lange verschoben werden, bis das Unternehmen Abhilfe geschaffen hat.

4.11 Vorbereitung des Audits

4.11.1 Der Auditor soll relevante Sicherheitsnachweise des Unternehmens prüfen und diese bei der Vorbereitung der Auditplanung mit berücksichtigen, z.B. Flaggenstaatbesichtigungen, Hafenstaatkontrollen und Klassen- und Unfallberichte.

4.11.2 Der benannte leitende Auditor soll sich mit dem Unternehmen in Verbindung setzen und einen Plan für die Durchführung des Audits vorlegen.

4.11.3 Der Auditor soll die Arbeitsunterlagen zur Verfügung stellen, nach denen das Audit durchgeführt werden soll, damit die Beurteilungen, Ermittlungen und Prüfungen nach den genormten Verfahren, Anweisungen und Formvordrucken, die zur Sicherstellung einheitlicher Auditverfahren geschaffen worden sind, erleichtert wird.

4.11.4 Das Audit-Team soll in der Lage sein, sich mit den Personen und Stellen, die dem Audit unterzogen werden, so zu verständigen, dass Inhalte von Mitteilungen beiderseits verstanden werden.

4.12 Durchführung des Audits

4.12.1 Das Audit soll mit einer Eröffnungssitzung beginnen, in der sich die Auditorengruppe der Unternehmensleitung vorstellt und einen Überblick über die Verfahren für die Durchführung des Audits gibt, in der weiterhin festgestellt wird, ob alle vereinbarten Einrichtungen und Hilfsmittel zur Verfügung stehen, in der die Dauer des Audits und das Datum für die Schlussitzung festgelegt sowie möglicherweise noch unklare Einzelheiten im Zusammenhang mit dem Audit geklärt werden.

4.12.2 Das Audit-Team soll das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen auf der Grundlage der vom Unternehmen vorgelegten Unterlagen und der objektiven Nachweise für seine wirksame Umsetzung beurteilen.

4.12.3 Nachweise sollen durch Befragungen und durch das Prüfen von Unterlagen gesammelt werden. Auch Beobachtungen des Geschäftsbetriebs und der Bedingungen, unter denen er abläuft, können herangezogen werden, wenn dies für die Feststellung der Wirksamkeit des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bei der Erfüllung der besonderen vom ISM-Code vorgeschriebenen Sicherheits- und Umweltschutz-Normen erforderlich ist.

4.12.4 Die im Verlauf eines Audits gemachten Beobachtungen sollen dokumentiert werden. Nach Überprüfung der Tätigkeiten soll das Audit-Team die gesammelten Nachweise prüfen. Dies soll genutzt werden um zu bestimmen, was als Nichterfüllung von erheblichem Gewicht, Nichterfüllung oder Beobachtung gemeldet wird und soll getrennt nach den allgemeinen und den besonderen Bestimmungen des ISM-Code in dem Bericht dargestellt werden.

4.12.5 Nach Beendigung des Audits, jedoch vor der Erstellung des Auditberichts, soll das Audit-Team

mit der Unternehmensleitung und den für die einschlägigen Aufgaben zuständigen Mitarbeitern zusammenkommen. Bei dieser Zusammenkunft sollen die Beobachtungen so erläutert werden, dass sichergestellt ist, dass die Ergebnisse des Audits einwandfrei verstanden werden.

4.13 Der Auditbericht

4.13.1 Der Auditbericht soll unter Leitung des leitenden Auditors erstellt werden, der für die Genauigkeit und Vollständigkeit des Berichts die Verantwortung trägt.

4.13.2 Zum Auditbericht gehören der Auditplan, Angaben zu den einzelnen Mitgliedern des Audit-Teams, die Angabe des Anfangs- und Schlussdatums des Audits, die Bezeichnung des Unternehmens, Beobachtungen etwaiger Fälle der Nichterfüllung der einschlägigen Vorschriften sowie Bemerkungen zur Wirksamkeit des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bei der Erfüllung der festgelegten Ziele.

4.13.3 Das Unternehmen soll eine Abschrift des Auditberichts erhalten. Dem Unternehmen soll nahegelegt werden, dem Schiff eine Abschrift der das Schiff betreffenden Auditberichte zur Verfügung zu stellen.

4.14 Abhilfemaßnahmen im Anschluss an das Audit

4.14.1 Das Unternehmen ist dafür verantwortlich, bei Nichterfüllung der einschlägigen Vorschriften die erforderlichen Abhilfemaßnahmen beziehungsweise Maßnahmen zur Beseitigung der Ursache dieser Nichterfüllung zu treffen. Gelingt es nicht, bei Nichterfüllung besonderer Vorschriften des ISM-Code Abhilfe zu schaffen, so kann dies die Gültigkeit des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und des dazugehörigen Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen beeinträchtigen.

4.14.2 Die Abhilfemaßnahmen und mögliche anschließende Nachprüfungs-Audits sollen innerhalb des dafür vereinbarten Zeitraumes abgeschlossen werden. Der Zeitraum für Abhilfemaßnahmen soll im Normalfall drei Monate nicht überschreiten. Das Unternehmen soll die Nachprüfungs-Audits wie vereinbart beantragen.

4.14.3 Das Versäumnis ausreichende Korrekturmaßnahmen in Übereinstimmung mit den Anforderungen des ISM-Code zu treffen, einschließlich der Maßnahmen, die ein Wiederauftreten verhindern, können als erhebliche Nichterfüllung betrachtet werden.

4.15 Verantwortungsbereiche des Unternehmens bei den Audits der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen

4.15.1 Die Tatsache der Überprüfung der Erfüllung der Vorschriften des ISM-Code enthebt Unternehmen, Unternehmensleitung und diejenigen, die übertragene Aufgaben aus dem System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durchführen sowie Schiffsoffiziere und Mannschaften nicht ihrer Verpflichtungen bezüglich der Erfüllung inner- und überstaatlicher Rechtsvorschriften

im Zusammenhang mit Schiffssicherheit und Umweltschutz.

4.15.2 Das Unternehmen ist verantwortlich für

1. die Unterrichtung der betreffenden Mitarbeiter und derjenigen, die übertragene Aufgaben aus dem System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen übernommen haben, über Ziele und Zweck der Zeugniserteilung nach dem ISM-Code;
2. die Ernennung verantwortlicher Mitarbeiter zur begleitenden Unterstützung der Mitglieder des Teams, das mit der Zeugniserteilung befasst ist;
3. die Bereitstellung der Mittel, die von den mit der Zeugniserteilung befassten Personen und Stellen benötigt werden, um Effektivität und Effizienz des Überprüfungsverfahrens sicherzustellen;
4. die Ermöglichung des Zugangs und die Bereitstellung von aussagekräftigen Unterlagen auf Verlangen der mit der Zeugniserteilung befassten Personen und Stellen;
5. die Zusammenarbeit mit der die Überprüfung durchführenden Gruppe, damit die mit der Zeugniserteilung verbundenen Ziele erreicht werden können.

4.15.3 Wo Nichterfüllungen von erheblichem Gewicht festgestellt werden, sollen Verwaltungen und anerkannte Organisationen nach den Verfahren des MSC/Circ.1059 – MEPC/Circ.401 (Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities) handeln.

4.16 Verantwortungsbereiche der Stelle, welche die Zeugniserteilung nach dem ISM-Code durchführt

Die Stelle, welche die Zeugniserteilung nach dem ISM-Code durchführt, ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass das Überprüfungsverfahren im Einklang mit dem ISM-Code und den vorliegenden Richtlinien durchgeführt wird. Hierzu zählt auch die Überwachung aller Aspekte der Zeugniserteilung in Übereinstimmung mit dem Anhang zu den vorliegenden Richtlinien durch die Leitung dieser Stelle.

4.17 Verantwortungsbereiche des Auditorenteams

4.17.1 Unabhängig davon, ob die Überprüfungen im Zusammenhang mit der Zeugniserteilung von einem Team durchgeführt werden oder nicht, soll eine Person die Überprüfung leiten. Dieser Leiter soll bevollmächtigt sein, hinsichtlich der praktischen Durchführung der Überprüfung und sämtlicher Beobachtungen letztgültige Entscheidungen zu treffen. Zu seinen Verantwortungsbereichen gehören

1. die Erstellung des Plans für die Überprüfung und
2. die Vorlage des Berichts über die Überprüfung.

4.17.2 Die an der Überprüfung beteiligten Personen tragen die Verantwortung dafür, dass die für die Überprüfung geltenden Vorschriften eingehalten

werden; dabei stellen sie die Vertraulichkeit der Unterlagen sicher, die mit der Zeugniserteilung im Zusammenhang stehen, und behandeln die ihnen anvertrauten Angaben mit Diskretion.

ANHANG

NORMEN FÜR DIE ZEUGNISERTEILUNG NACH DEM ISM-CODE

1 EINLEITUNG

Das mit der Zeugniserteilung nach dem ISM-Code betraute Auditorenteam und die Stelle, von der diese Gruppe gegebenenfalls betreut wird, sollen die in diesem Anhang dargestellten besonderen Vorschriften erfüllen.

2 MANAGEMENT STANDARD

2.1 Alle Stellen, die an der Überprüfung der Erfüllung des ISM-Code beteiligt sind, sollen in ihren eigenen Reihen über Kompetenz in nachstehenden Bereichen verfügen:

1. in der Sicherstellung der Erfüllung der Regeln und Rechtsvorschriften für die von dem Unternehmen betriebenen Schiffe einschließlich der Regeln und Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit der Erteilung von Befähigungszeugnissen an Seeleute;
2. in den Tätigkeiten im Zusammenhang mit Zulassung, Besichtigung und Zeugniserteilung;
3. in den Aufgabengebieten, die nach dem vom ISM-Code vorgeschriebenen System der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu berücksichtigen sind;
4. in praktischen Erfahrungen mit dem Schiffsbetrieb.

2.2 Das Übereinkommen schreibt vor, dass von Verwaltungen für die in ihrem Auftrag erfolgende Ausstellung von Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise von Zeugnissen über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen anerkannte Stellen die Entschließungen A.739(18) – „Richtlinien für die Ermächtigung von Stellen, die im Auftrag der Verwaltung tätig sind“ – und A.789(19) – „Festlegungen zu den Aufgaben anerkannter Stellen, die im Auftrag der Verwaltung tätig sind, auf den Gebieten der Besichtigung und Zeugniserteilung“ – erfüllen.

2.3 Stellen, die Überprüfungen der Erfüllung der Bestimmungen des ISM-Code durchführen, sollen sicherstellen, dass zwischen Mitarbeitern, die eine Beratungstätigkeit ausüben, und Mitarbeitern, die am Verfahren der Zeugniserteilung mitwirken, keine Abhängigkeiten bestehen.

3 KOMPETENZ STANDARD

3.1 Ausarbeitung der Ablaufpläne für Zeugniserteilungen nach dem ISM-Code

Die Ausarbeitung der Ablaufpläne für Zeugniserteilungen nach dem ISM-Code soll durch Personen erfolgen, die über praktische Kenntnisse in

den Verfahren und in der praktischen Durchführung der Zeugniserteilung nach dem ISM-Code verfügen.

3.2 Grundlegende Fachkenntnisse für die Durchführung der Überprüfung

3.2.1 Personen, die an der Überprüfung der Erfüllung der Vorschriften des ISM-Code mitwirken sollen, sollen über eine Ausbildung mit formalem Abschluss verfügen, der mindestens folgende Qualifikationen umfasst:

1. an einer Ausbildungsstätte des tertiären Sektors (nach mindestens zweijährigem Studium) auf einem relevanten ingenieur- oder naturwissenschaftlichen Fachgebiet erworbene Qualifikationen, die entweder von der Verwaltung oder von der anerkannten Stelle anerkannt sind;
2. an einer Ausbildungsstätte der Marine oder Seefahrtsschule erworbene Qualifikationen und einschlägige Seedienstzeiten als Schiffsoffizier mit entsprechendem Befähigungszeugnis.

3.2.2 Sie sollen Training erhalten haben, durch welches sichergestellt ist, dass sie über ausreichende Fachkenntnisse und Fertigkeiten verfügen, um die Überprüfung der Erfüllung der Vorschriften des ISM-Code durchführen zu können, insbesondere in den Bereichen

1. Kenntnis und Verständnis des ISM-Code;
2. verbindliche Regeln und Rechtsvorschriften;
3. Aufgabenbereiche, die von den Unternehmen nach Vorschrift des ISM-Code berücksichtigt werden sollen;
4. Beurteilungsmethoden bei Untersuchungen, Befragungen, Auswertung und Berichterstattung;
5. technische oder betriebliche Aspekte der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen;
6. Grundkenntnisse des Schiffsbetriebs und des Bordbetriebs;
7. Teilnahme an mindestens einem Audit eines Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Seeschifffahrt.

3.2.3 Diese Fachkenntnisse sollen in Form schriftlicher oder mündlicher Prüfungen oder in anderer annehmbarer Art und Weise nachgewiesen werden.

3.3 Fachkenntnisse für erstmalige Überprüfungen und für Überprüfungen zum Zwecke der Zeugnisverlängerung

3.3.1 Zusätzlich zu den grundlegenden Fachkenntnissen nach Ziffer 3.2 müssen die Personen, die erstmalige Überprüfungen oder Überprüfungen zum Zwecke der Verlängerung eines Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften oder eines Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen durchführen, über die Fachkenntnisse verfügen, die erforderlich sind, um vollständig beurteilen zu können, ob das Unternehmen beziehungsweise das Schiff die Vorschriften des ISM-Code erfüllt, das heißt,

1. um festzustellen, ob die einzelnen Elemente des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen den Vorschriften des ISM-Code entsprechen oder nicht;
 2. um die Wirksamkeit des Systems des Unternehmens oder des Schiffes für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen festzustellen, um so die Erfüllung der Regeln und Rechtsvorschriften sicherzustellen, wie sie aus den Aufzeichnungen über die gesetzlich vorgeschriebenen Besichtigungen und über die Besichtigungen für Zwecke der Klassifikation hervorgehen;
 3. um die Wirksamkeit des Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen bei der Sicherstellung der Erfüllung sonstiger Regeln und Rechtsvorschriften, die nicht durch die gesetzlich vorgeschriebenen Besichtigungen und die Besichtigungen für Zwecke der Klassifikation abgedeckt sind, und bei der Herstellung eines Zustandes, in dem die Überprüfung der Erfüllung dieser Regeln und Rechtsvorschriften möglich ist, zu beurteilen;
 4. um zu beurteilen, ob die von der Organisation, von Verwaltungen, Klassifikationsgesellschaften und Schifffahrtsverbänden empfohlenen sicheren Verfahrensweisen berücksichtigt worden sind.
- 3.3.2 Dieses Fachwissen lässt sich durch Teams erreichen, deren Mitglieder zusammen über die vorgeschriebene Fachkunde verfügen.
- 3.3.3 Personen, die Überprüfungen der Erfüllung der Vorschriften des ISM-Code in Form von erstmaligen Überprüfungen oder Überprüfungen zum Zwecke der Zeugnisverlängerung in leitender Funktion durchführen sollen, sollen über mindestens fünf Jahre Erfahrung auf Gebieten verfügen, die für die technischen oder betrieblichen Aspekte der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen von Belang sind, und sollen an mindestens drei erstmaligen Überprüfungen oder Überprüfungen zum Zwecke der Zeugnisverlängerung mitgewirkt haben. Die Mitwirkung an der Überprüfung der Erfüllung anderer organisationsbezogener Normen kann als gleichwertig mit der Mitwirkung an der Überprüfung der Erfüllung des ISM-Code betrachtet werden.

3.4 Fachkenntnisse für jährliche Überprüfungen, Zwischenüberprüfungen und vorläufige Überprüfungen

Personen, die jährliche Überprüfungen, Zwischenüberprüfungen und vorläufige Überprüfungen durchführen sollen, sollen die grundlegenden Vorschriften für die Personen erfüllen, die an Überprüfungen mitwirken, und sollen an mindestens zwei jährlichen Überprüfungen, Zwischenüberprüfungen oder vorläufigen Überprüfungen mitgewirkt haben. Sie sollen besondere Anweisungen erhalten haben, die benötigt werden, um sicherzustellen, dass sie über die erforderliche Fachkunde verfügen, um die Wirksamkeit des Systems des Unternehmens für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen festzustellen.

4

QUALIFIZIERUNGSMASSNAHMEN

Die Stellen, welche die Zeugniserteilung nach dem ISM-Code durchführen, sollen ein dokumentiertes System für die Qualifikation der Personen, die Überprüfungen der Erfüllung des ISM-Code durchführen sollen, und für die ständige Aktualisierung der Sach- und Fachkunde dieser Personen, praktizieren. Dieses System soll sowohl theoretische Ausbildungsveranstaltungen zu sämtlichen fachkundlichen Anforderungen und die zum Verfahren der Zeugniserteilung gehörenden Verfahrensweisen als auch praktische Ausbildungsveranstaltungen mit Betreuern umfassen; der erfolgreiche Abschluss der Ausbildung soll durch einen Nachweis dokumentiert werden.

5

VERFAHREN UND ANWEISUNGEN FÜR DIE ZEUGNISERTEILUNG

Die Stellen, welche die Zeugniserteilung nach dem ISM-Code durchführen, sollen ein dokumentiertes System praktizieren, durch das sichergestellt ist, dass das Verfahren der Zeugniserteilung nach Maßgabe der Norm in diesem Anhang durchgeführt wird. Dieses System soll unter anderem Verfahrensweisen und Anweisungen für nachstehende Bereiche umfassen:

1. vertragliche Vereinbarungen mit Unternehmen;
2. Planung, zeitlicher Ablauf und Durchführung von Überprüfungen;
3. Erstellung von Berichten über die Ergebnisse von Überprüfungen;
4. Verfahren der Ausstellung von Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, Zeugnissen über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen, Vorläufigen Zeugnissen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften und Vorläufigen Zeugnissen über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen;
5. Abhilfe- und sonstige Folgemaßnahmen nach Überprüfungen, insbesondere Maßnahmen, die in Fällen erheblicher Nichterfüllung der einschlägigen Vorschriften zu treffen sind.

(VkBl. 2014, S. 468)