

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
der Bundesrepublik Deutschland (VkB.I.)

INHALTSVERZEICHNIS

57. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. August 2003

Heft 16

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkB.I. 2003	Seite
Allgemeine Angelegenheiten			
162	5. 8. 2003	Multilaterale Vereinbarung M134 gemäß Abschnitt 1.5.1. ADR; – Ausrüstung von Saug-Druck-Tanks für Abfälle	482
163	5. 8. 2003	Multilaterale Vereinbarung M137 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR; – Beförderung von mit polyhalogenierten Biphenylen und Terphenylen (PCB und PCT) kontaminierten festen Abfällen und Restmengen in loser Schüt- tung	483
164	1. 8. 2003	Multilaterale Vereinbarung M140 gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR; – weitere Verwendung von Großpackmitteln (IBC), deren Kennzeichnung hinsichtlich der Zeichenhöhe nicht dem Absatz 6.5.2.1.1 entspricht.	484
Straßenverkehr			
165	21. 7. 2003	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu § 17 des Verkehrssicherstellungsgesetzes über die Sicherstellung von Güterbeförderungen auf der Straße (VSGGüVwV)	485
Binnenschifffahrt			
166	1. 8. 2003	Schifferprüfung nach der Binnenschifferpatentverordnung in Bremen	503

Nr.	Datum	VkB.I. 2003	Seite
Seeschifffahrt			
167	7. 8. 2003	Richtlinien für Massenrettungsoperationen (MROs) COMSAR-Rundschreiben 31	504
168	6. 8. 2003	Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgast- schiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3) MSC-Rundschreiben 1079	524
169	1. 8. 2003	Technische Prüfungs- und Zulassungs- voraussetzungen für Nachtsignalanlagen auf Hoch- geschwindigkeitsfahrzeugen (HSC) und Tagsignal- scheinwerfer.	540
Straßenbau			
170	7. 7. 2003	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 24/2003 Sachgebiet 04.5: Straßenbefestigungen; Oberflächeneigenschaften 16.4: Bauvertragsrecht und Verdingungswesen; Abwicklung von Verträgen	541
Nichtamtlicher Teil			
Berichte und Mitteilungen			544

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

**Nr. 162 Multilaterale Vereinbarung M134
gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR;
- Ausrüstung von Saug-Druck-Tanks
für Abfälle**

Bonn, den 05. August 2003
A 33 /3642.40/134

Die von der Schweiz vorgeschlagene Multilaterale Vereinbarung M134 ist am 05. August 2003 von Deutschland gegengezeichnet worden. Die weiteren Zeichnerstaaten werden im Internetangebot der UN/ECE unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm#m134> bekannt gemacht.

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend in deutscher und französischer Sprache veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Klaus Laufhütte

MULTILATERALE VEREINBARUNG M134

gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR
über die Ausrüstung von Saug-Druck-Tanks für Abfälle

1. Abweichend von den Vorschriften des Unterabschnittes 6.10.3.7 a) dürfen Tanks mit einem Saugausleger wie folgt ausgerüstet sein:

(1) Die erste Absperreinrichtung des Saugauslegers ist in einem mit dem Tank verschweißten Stutzen mit dazwischen geschaltetem kugelgelagertem Drehkranz angeordnet.

Der Drehkranz ist mit dem verschweißten Stutzen verschraubt und zwischen dem Tankkörper und der Absperreinrichtung angeordnet.

Die Verschlusseinheit besteht aus einem Pneumatikzylinder mit einem Dichtungsteller, welcher den Stutzen zum Saugausleger hin verschließt,

(2) Die baulichen Elemente (Stutzen mit Drehkranz, Dichtungsteller, Pneumatikzylinder usw.) müssen die gleiche Sicherheit wie der Tank bieten.

(3) Der Saugausleger muss gegen Einwirkungen von außen ausreichend wie folgt geschützt sein:

- Arretierung des Auslegers während der Fahrt,
- Sollbruchstellen oder flexible Schlauchverbindungen zwischen Ausleger und erster Absperreinrichtung und
- umschließende Schutzeinrichtung für Pneumatikzylinder.

2. Unter dem Punkt 11. Bemerkungen in der Zulassungsbescheinigung gemäß 9.1.2.1.5 sind folgende Angaben einzutragen:

„Zulassungsbescheinigung vereinbart nach 1.5.1 des ADR (M134)“

3. Alle übrigen Vorschriften des ADR finden Anwendung.

4. Diese Vereinbarung gilt bis zum 1. Mai 2008 für die Beförderung in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vorher von einem der Unterzeichner widerrufen, gilt sie nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien des ADR, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

ACCORD MULTILATERAL M134

au titre de la section 1.5.1 de l'ADR
relatif à l'équipement de citernes à déchets
opérant sous vide

1. En dérogation aux prescriptions du 6.10.3.7 a), les citernes munies de potence d'aspiration peuvent être équipées de la manière suivante:

(1) Le dispositif du premier obturateur de la potence est monté dans un raccord soudé à la citerne et est équipé d'une couronne tournante intermédiaire montée sur roulement à billes.

La couronne tournante est vissée sur le support soude et disposée entre le réservoir et l'obturateur.

Le dispositif de fermeture est constitué d'un cylindre pneumatique avec un disque d'étanchéité qui obture le raccord du côté de la potence.

(2) Les éléments de construction (raccord avec couronne tournante, disque d'étanchéité, cylindre pneumatique etc.) doivent garantir la même sécurité que la citerne.

(3) La potence doit être suffisamment protégée contre des influences extérieures de la manière suivante:

- Blocage de la potence pendant le trajet,
- Dispositifs d'amorce ou tubulures de liaison flexibles entre la potence et le premier obturateur et
- Équipement de protection entourant le cylindre pneumatique.

2. Au point 11. Observations du certificat d'agrément selon 9.1.2.1.5 doivent figurer les indications suivantes:

„Certificat d'agrément au terme du 1.5.1 de l'ADR (M134)“

3. Toutes les autres prescriptions de l'ADR demeurent applicables.

4. Le présent accord s'applique jusqu'au 1^{er} mai 2008 aux transports effectués sur les territoires des Parties contractantes de l'ADR ayant signé cet accord. Au cas où il serait révoqué avant cette date par un des signataires, il ne sera applicable que pour les transports effectués sur les territoires des Parties contractantes à l'ADR ayant signé cet accord et ne l'ayant pas révoqué.

(VkBl. 2003 S. 482)

**Nr. 163 Multilaterale Vereinbarung M137
gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR;
- Beförderung von mit polyhalogen-
nierten Biphenylen und Terphenylen
(PCB und PCT) kontaminierten
festen Abfällen und Restmengen
in loser Schüttung**

Bonn, den 05. August 2003
A 33 /3642.40/137

Die von der Schweiz vorgeschlagene Multilaterale Vereinbarung M137 ist am 05. August 2003 von Deutschland gegengezeichnet worden. Die weiteren Zeichnerstaaten werden im Internetangebot der UN/ECE unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm#m137> bekannt gemacht.

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend in deutscher und französischer Sprache veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Klaus Laufhütte

MULTILATERALE VEREINBARUNG M137

gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR
zur Beförderung von mit polyhalogenierten Biphenylen
und Terphenylen (PCB und PCT) kontaminierten festen
Abfällen und Restmengen in loser Schüttung

1. Feste Abfälle und Restmengen, die mit folgenden Biphenylen und Terphenylen der Klasse 9 kontaminiert sind:

UN 2315 POLYCHLORIERTE BIPHENYLE
UN 3151 POLYHALOGENIERTE BIPHENYLE,
FLÜSSIG
UN 3151 POLYHALOGENIERTE TERPHENYLE,
FLÜSSIG
UN 3152 POLYHALOGENIERTE BIPHENYLE,
FEST
UN 3152 POLYHALOGENIERTE TERPHENYLE,
FEST

dürfen in loser Schüttung abweichend von den Vorschriften des Abschnitts 7.3.1 des ADR wie folgt befördert werden:

Die Beförderung fester Stoffe oder Gemische (wie Präparate, Zubereitungen und Abfälle), die nicht mehr als 1000 mg/kg an Stoffen der zugeordneten UN-Nummer enthalten, in loser Schüttung in gedeckten oder bedeckten Fahrzeugen, in geschlossenen Containern oder in vollwandigen bedeckten Großcontainern ist zugelassen.

Die Aufbauten der Fahrzeuge oder die Container müssen dicht sein oder z.B. durch eine geeignete, ausreichend feste Innenauskleidung abgedichtet werden.

2. Zusätzlich zu den nach dem ADR vorgeschriebenen Angaben hat der Absender im Beförderungspapier zu vermerken:
„Beförderung vereinbart nach Abschnitt 1.5.1 des ADR (M137)“.

3. Alle übrigen Vorschriften des ADR finden Anwendung.
4. Diese Vereinbarung gilt bis zum 1. Mai 2008 für die Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vorher von einem der Unterzeichner widerrufen, gilt sie nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien des ADR, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

ACCORD MULTILATERAL M137

au titre de la section 1.5.1 de l'ADR
pour le transport en vrac de déchets et résidus solides
contaminés par des composés polyhalogénés de
diphényles et terphényles (PCB et PCT)

1. Par dérogation aux prescriptions du 7.3.1 de l'ADR, les déchets et résidus solides contaminés par les diphényles et terphényles de la classe 9 suivants:

UN 2315 DIPHENYLES POLYCHLORES
UN 3151 DIPHENYLES POLYHALOGENES
LIQUIDES
UN 3151 TERPHENYLES POLYHALOGENES
LIQUIDES
UN 3152 DIPHENYLES POLYHALOGENES
SOLIDES
UN 3152 TERPHENYLES POLYHALOGENES
SOLIDES

peuvent faire l'objet d'un transport en vrac comme suit:

Le transport en vrac est autorisé dans des véhicules couverts ou bâchés, des conteneurs fermés ou des grands conteneurs bâchés à parois pleines, pour les matières solides ou les mélanges (comme préparations ou déchets) ne contenant pas plus de 1 000 mg/kg de matière à laquelle ce No ONU est affecté.

Les caisses des véhicules ou conteneurs doivent être étanches ou rendus étanches, par exemple au moyen d'un revêtement intérieur approprié suffisamment solide.

2. En plus des indications prescrites par l'ADR, l'expéditeur devra faire figurer dans le document de transport la mention suivante:
„Transport convenu aux termes du 1.5.1 de l'ADR (M137)“
3. Toutes les autres prescriptions de l'ADR demeurent applicables.
4. Le présent accord s'applique jusqu'au 1^{er} mai 2008 aux transports effectués sur les territoires des Parties contractantes de l'ADR ayant signé cet accord. Au cas où il serait révoqué avant cette date par un des signataires, il ne sera applicable que pour les transports effectués sur les territoires des Parties contractantes à l'ADR ayant signé cet accord et ne l'ayant pas révoqué.

(VkB1. 2003 S. 483)

**Nr. 164 Multilaterale Vereinbarung M140
gemäß Abschnitt 1.5.1 ADR;
- weitere Verwendung von
Großpackmitteln (IBC), deren
Kennzeichnung hinsichtlich der
Zeichenhöhe nicht dem Absatz
6.5.2.1.1 entspricht**

Bonn, den 01. August 2003
A 33 /3642.40/140

Die von Deutschland vorgeschlagene Multilaterale Vereinbarung M140 ist am 29. Juli 2003 von Norwegen gegengezeichnet worden. Die weiteren Zeichnerstaaten werden im Internetangebot der UN/ECE unter der Adresse <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm#m140> bekannt gemacht.

Der Text der Vereinbarung wird nachfolgend in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Klaus Laufhütte

Multilaterale Vereinbarung M140

nach Abschnitt 1.5.1 des ADR
über die weitere Verwendung von Großpackmitteln
(IBC), deren Kennzeichnung hinsichtlich der Zeichen-
höhe nicht dem Absatz 6.5.2.1.1 entspricht

(1) Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 6.5.2.1.1 dürfen Großpackmittel (IBC), die vor dem 1. Januar 2003 gemäß den bis zum 30. Juni 2001 geltenden Vorschriften der Rn. 3612 (1) gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Juli 2003 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.5.2.1.1 hinsichtlich der Zeichenhöhe der Buchstaben, Ziffern und Symbolen entsprechen, weiter verwendet werden.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken: „Beförderung vereinbart nach Abschnitt 1.5.1 des ADR (M140)“.

(3) Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2004 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vorher von einem der Unterzeichner widerrufen, gilt sie in diesem Fall bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

Multilateral Agreement M140

according to section 1.5.1 of ADR
on the continued use of Intermediate Bulk Containers
(IBC) the marking of which, in respect of character
height, is not in accordance with 6.5.2.1.1

(1) By derogation from the provisions of 6.5.2.1.1, Intermediate Bulk Containers (IBC) built before 1 January 2003 in accordance with the provisions of marginal 3612 (1) applicable up to 30 June 2001 and not complying, in respect of the height of letters, numerals and symbols, with the provisions of subsection 6.5.2.1.1 applicable as from 1 July 2001 may continue to be used.

(2) In addition to the information prescribed, the consignor shall enter in the transport document: „Carriage agreed under the terms of section 1.5.1 of ADR (M140)“.

(3) This Agreement shall be valid until 31 December 2004 for carriage on the territories of the ADR Contracting Parties signatory to this Agreement. If it is revoked before that date by one of the signatories, it shall remain valid until the above mentioned date only for carriage on the territories of those ADR Contracting Parties signatory to this Agreement which have not revoked it.

(VkBli. 2003 S. 484)

Straßenverkehr

**Nr. 165 Allgemeine Verwaltungsvorschriften
zu § 17 des Verkehrssicherstellungsgesetzes (VSG) über die Sicherstellung
von Güterbeförderungen auf der
Straße (VSGGüVwV)
- Mustersammlung**

Köln, den 21. Juli 2003
23 - 2222

Nachstehend wird die Neufassung der Mustersammlung zu Nummer 29 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 17 des Verkehrssicherstellungsgesetzes (VSG) über die Sicherstellung von Güterbeförderungen auf der Straße (VSGGüVwV) bekannt gegeben. Die VwV ist am 24. Juni 1998 im Bundesanzeiger S. 8656 veröffentlicht worden und am 25. Juni 1998 in Kraft getreten.

Die Mustersammlung ist auf Grundlage des Beschlusses des Bund-Länder-Fachausschusses Zivile Notfallvorsorge im Straßenverkehr am 27. Mai 2003 in Berlin neu gefasst worden; sie ersetzt die Ursprungsfassung im Verkehrsblatt 1998, S. 629 – 658.

Bundesamt für Güterverkehr
In Vertretung
Kreienhop

**Mustersammlung
zu Nummer 29 der
Allgemeinen Verwaltungsvorschriften
zu § 17 des Verkehrssicherstellungsgesetzes (VSG)
über die Sicherstellung von
Güterbeförderungen auf der Straße
(VSGGüVwV)**

Inhaltsverzeichnis

- Muster 1: Merkblatt für Unternehmen des Güterkraftverkehrs
Anlage 1: Arbeitssicherstellung
- Muster 2: Leistungsbescheide nach §§ 35 und 36 Abs. 1 Bundesleistungsgesetz
Anlage 1: Leistungsbescheid nach § 2 Abs. 1 Nr. 9 Bundesleistungsgesetz
Anlage 2: Leistungsbescheid nach § 2 Abs. 1 Nr. 10 Bundesleistungsgesetz
Anlage 3a: Bereitstellungsbescheid nach § 2 Abs. 1 Nr. 10 Bundesleistungsgesetz
Anlage 3b: Benachrichtigung zum Bereitstellungsbescheid
Anlage 3c: Widerruf eines Bereitstellungsbescheides
- Muster 3: Transportauftrag
- Muster 4: 4a: Kommunikationsschema der Transportorganisationen der Länder (TOL)
4b: Führungsschema der Transportorganisationen der Länder (TOL)
4c: Beantragung von Straßentransporten/Verfahren bei Straßentransportraum-mangel (TOL)

- 4d: Beantragung von
Straßentransporten/Verfahren bei
Straßentransportraum-mangel (TOB)

- Muster 5: 5a: Kennzeichnung von TOB-Fahrzeugen
5b: Kennzeichnung von TOL-Fahrzeugen

Muster 1
(zu VwV Nr. 12.1 u. 12.2)

**Merkblatt
für Unternehmen des Güterkraftverkehrs der
vorgesehenen Transportorganisationen der
Länder zur Sicherstellung von Güterbeförderungen
auf der Straße auf der Grundlage der
Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu
§ 17 des Verkehrssicherstellungsgesetzes
(VSGGüVwV)***

1 Allgemeines

Der Bund stellt die Transportorganisation des Bundes (TOB) auf, soweit Güterbeförderungen grenzüberschreitend oder über den Bereich eines Bundeslandes hinausgehen; darüber hinaus stellen die Länder im Auftrag des Bundes Transportorganisationen der Länder (TOL) auf. Mit diesen Transportorganisationen sollen lebenswichtige Gütertransporte für Zwecke der Verteidigung, insbesondere zur Versorgung der Bevölkerung, durchgeführt werden. Hierfür sind leistungsfähige Unternehmen des Güterkraftverkehrs ausgewählt.

2 Aufgaben

Die Aufgaben der Transportorganisationen werden von Einsatzbehörden wahrgenommen.

Aufgaben der Einsatzbehörden sind

- die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der TOL-Unternehmen für Zwecke der Verteidigung aufrechtzuerhalten,
- die personellen, organisatorischen und materiellen Voraussetzungen zur Durchführung der Maßnahmen zu schaffen, die nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz (VSG) erforderlich sind.

Einsatzbehörden der TOL sind die höheren Verkehrsbehörden der Länder, sofern nicht nach Landesrecht andere Verkehrsbehörden allgemein oder im Einzelfall hierzu bestimmt sind.

Ihr Unternehmen ist für die TOL eingeplant.

Die zuständige Einsatzbehörde für Ihr Unternehmen ist
(Bezeichnung, Anschrift):

*veröffentlicht im Bundesanzeiger S. 8656 (Nr. 113 vom 24.06.1998)

3 Sicherstellungen

Damit die eingeplanten Betriebe ihre Aufgaben im Rahmen der Transportorganisationen erfüllen können, treffen die Einsatzbehörden folgende Maßnahmen:

3.1. Personelle Sicherstellung

Der erforderliche Arbeitskräftebedarf wird über die Arbeitsverwaltung (Arbeitsämter) sichergestellt.

Die Anmeldung von zusätzlichem Arbeitskräftebedarf erfolgt durch Ihr Unternehmen gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 7 des Arbeitssicherstellungsgesetzes (ArbSG). Unabhängig davon kann das Recht zur Beendigung von Arbeitsverhältnissen nach dem ArbSG beschränkt werden.

Einzelheiten hierzu enthält Anlage 1

(Verfahren zur Sicherstellung von Arbeitsleistungen und zur Anforderung von Personal bei den Arbeitsämtern nach dem ArbSG).

3.2. Materielle Sicherstellung

Die Anzahl der für die Transportorganisationen einzuplanenden Fahrzeuge ist festgelegt. Dabei sind die Strukturen des Güterkraftverkehrs berücksichtigt. Die Fahrzeuge Ihres Unternehmens sind gemäß der Fahrzeugregistrierungsverordnung (FRV) bei der jeweiligen Zulassungsbehörde vorgemerkt. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Fahrzeuge nicht noch von anderen öffentlichen Stellen angefordert werden können.

Die Einsatzbehörde stellt sicher, dass Ersatzteile, Treibstoffe, Telefonanschlüsse, Reparaturleistungen usw. für Ihr Unternehmen zur Verfügung stehen.

4 Anforderungen von Transportleistungen

Transportleistungen sollen so lange wie möglich aufgrund von Frachtverträgen erfolgen. Ist dies nicht mehr möglich, kann Ihr Unternehmen nach den Vorschriften des Bundesleistungsgesetzes (BLG) mittels Leistungsbescheid bzw. Bereitstellungsbescheid und Benachrichtigung hierzu verpflichtet werden, Transportleistungen zu erbringen.

5 Entschädigung

Bei Verpflichtungen zu Transportleistungen wird Ihr Unternehmen nach den Bestimmungen des BLG entschädigt.

6 Entgelte für Beförderungs- und Umschlagsleistungen

Bei Frachtverträgen wird die Kostenübernahme zwischen den Vertragspartnern geregelt.

Bei Verpflichtungen nach dem BLG bestimmt die Einsatzbehörde oder die untere Verkehrsbehörde den Kostenpflichtigen.

Anlage 1 zu Muster 1 (zu Nr. 3.1)**Arbeitssicherstellung****Verfahren****zur Sicherstellung von Arbeitsleistungen und zur Anforderung von Personal bei den Arbeitsämtern nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz (ArbSG)****1 Allgemeines****2 Maßnahmen zur personellen Sicherstellung****2.1 ArbSG****2.2 Voraussetzungen für die Anwendung des ArbSG****3 Personenkreis****3.1 Beendigung eines Arbeitsverhältnisses****3.2 Verpflichtung in ein Arbeitsverhältnis****3.3 Ausländische und staatenlose Arbeitnehmer****4 Maßnahmen****4.1 Unterrichtung der Arbeitnehmer****4.2 Bedarfsfeststellung****4.3 Neueinstellung von Arbeitnehmern****4.4 Bedarfsanmeldung****4.5 Begründung von Arbeitsverhältnissen durch Verpflichtung nach dem ArbSG****4.6 Arbeitskräfteausschuss beim Arbeitsamt****5 Verstöße**

Anlage 1 Merkblatt zur Beendigung von Arbeitsverhältnissen in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall

Anlage 2 Merkblatt über die wirtschaftliche und soziale Sicherung der nach dem ArbSG verpflichteten Personen

Anlage 3 Anmeldung des Bedarfs an Arbeitnehmern

Anlage 4 Antrag nach § 28 ArbSG

Anlage 5 Musterschreiben an das Arbeitsamt für Verpflichtungen nach dem ArbSG

1 Allgemeines

Als Unternehmen des Güterkraftverkehrs sind Sie davon unterrichtet worden, dass Sie in die Transportorganisation Ihres Landes (TOL) einbezogen sind. Für die Deckung des Bedarfs an Arbeitskräften gelten die folgenden Hinweise:

2 Maßnahmen zur personellen Sicherstellung**2.1 ArbSG**

Auch in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall gilt generell das im Grundgesetz verbürgte Grundrecht der freien Wahl des Arbeitsplatzes. Das ArbSG sieht Maßnahmen nur dann vor, wenn die Sicherstellung der Arbeitsleistungen für Zwecke der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Bevölkerung – dazu zählen alle Arbeitsleistungen bei den TOL-Unternehmen – nicht auf der Grundlage der Freiwilligkeit möglich ist. Die TOL-Unternehmen haben dementsprechend zunächst zu prüfen, inwieweit sie ihre Aufgaben durch innerbetriebliche Maßnahmen mit den vorhandenen Kräften durch Mehrarbeit/Überstunden, durch Vollbeschäftigung von Teilzeitkräften oder Neueinstellungen auf freiwilliger Basis erfüllen können.

Ist dies nicht möglich, sieht das ArbSG sowohl die Beschränkung der Beendigung von Arbeitsverhältnissen als auch die Verpflichtung in neue Arbeitsverhältnisse vor.

2.2 Voraussetzungen für die Anwendung des ArbSG

Das ArbSG kann erst angewendet werden, wenn

- der Verteidigungsfall eingetreten ist (Artikel 12 a Abs. 3 und Abs. 6 Satz 1 GG i.V.m. Artikel 115 a GG), oder
- der Bundestag den Eintritt des Spannungsfalles festgestellt hat (Artikel 12 a Abs. 5 Satz 1 und Abs. 6 Satz 2 GG i.V.m. Artikel 80 a Abs. 1 GG), oder

- der Bundestag der Anwendung des ArbSG besonders zugestimmt hat (Artikel 12 a Abs. 5 Satz 1 und Abs. 6 Satz 2 GG i.V.m. Artikel 80 a Abs. 1 GG).

3 Personenkreis

3.1 Beendigung eines Arbeitsverhältnisses

Die Güterkraftverkehrsunternehmen, die von den Einsatzbehörden der TOL zu Gütertransporten herangezogen werden, benötigen ebenso wie die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in diesen Güterkraftverkehrsunternehmen tätig sind, nach der Anwendbarkeit des ArbSG (siehe Nummer 2.2) die Zustimmung des Arbeitsamtes, wenn sie ein bzw. ihr Arbeitsverhältnis beenden wollen; nähere Einzelheiten ergeben sich aus dem Merkblatt (Anlage 1 zu Nummer 4.1).

3.2 Verpflichtung in ein Arbeitsverhältnis

In ein Arbeitsverhältnis bei den von den Einsatzbehörden der TOL herangezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen können nur wehrpflichtige Männer verpflichtet werden; Frauen dürfen nicht verpflichtet werden. Durch den Verpflichtungsbescheid des Arbeitsamtes wird ein Arbeitsverhältnis begründet.

Zum Arbeitsentgelt bzw. zur Unterhaltssicherung dieser Arbeitsverhältnisse siehe Anlage 2 zu Nummer 3.2, IV.

3.3 Ausländische und staatenlose Arbeitnehmer

Die ausländischen und staatenlosen Arbeitnehmer der von den Einsatzbehörden der TOL herangezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen dürfen wie deutsche Arbeitnehmer ihr Arbeitsverhältnis nur mit Zustimmung des Arbeitsamtes beenden. Dagegen dürfen ausländische und staatenlose Arbeitnehmer nicht in ein neues Arbeitsverhältnis mit den Güterkraftverkehrsunternehmen verpflichtet werden, weil sie grundsätzlich nicht der deutschen Wehrpflicht unterliegen und daher nicht von § 2 Nr. 2 ArbSG erfasst werden.

4 Maßnahmen

4.1 Unterrichtung der Arbeitnehmer

Nach Eintritt der Voraussetzungen für die Sicherstellung von Arbeitsleistungen sind die Arbeitnehmer der von den Einsatzbehörden der TOL herangezogenen Güterkraftverkehrsunternehmen von diesen unverzüglich mit Merkblatt (Anlage 1) darauf hinzuweisen, dass sie ihr Arbeitsverhältnis nur noch mit Zustimmung des Arbeitsamtes beenden können.

4.2 Bedarfsfeststellung

Die den TOL angehörigen Güterkraftverkehrsunternehmen ermitteln den für die Sicherstellung ihrer Güterbeförderungen erforderlichen Ersatz- und Zusatzbedarf an Arbeitnehmern. Dabei haben sie zunächst zu prüfen, inwieweit ihr Bedarf an Arbeitnehmern durch innerbetriebliche Maßnahmen oder Neueinstellungen durch Arbeitsvertrag gedeckt werden kann.

Innerbetriebliche Maßnahmen können sein:

- Vollbeschäftigung von Teilzeitkräften
- Anordnung von Überstunden
- veränderte Urlaubsregelungen.

4.3 Neueinstellung von Arbeitnehmern

Auch nach Eintritt einer der in Nummer 2.2 genannten Voraussetzungen zur Anwendung des ArbSG ist es den Güterkraftverkehrsunternehmen freigestellt, die erforderlichen Arbeitnehmer anzuwerben und mit diesen Arbeitsverträge abzuschließen (§ 1 ArbSG). Dem Arbeitnehmer ist bei Vertragsabschluss das „Merkblatt zur Beendigung von Arbeitsverhältnissen in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall“ (Anlage 1) auszuhändigen.

Zur Sicherung der Rechte aus dem Arbeitsverhältnis mit dem Güterkraftverkehrsunternehmen ist dem Arbeitnehmer zu empfehlen, nach § 28 ArbSG beim Arbeitsamt die Anwendung der arbeits- und sozialrechtlichen Schutzvorschriften nach den §§ 14 bis 23 a ArbSG zu beantragen (Musterantrag siehe Anlage 4). Das Arbeitsamt kann diese Anordnung nach § 28 ArbSG auch für Frauen, Ausländer, Staatenlose oder andere Personen erteilen, die nicht zu dem Personenkreis gehören, der nach dem ArbSG verpflichtet werden darf.

4.4 Bedarfsanmeldung

Der Bedarf an Arbeitnehmern, der durch innerbetriebliche und sonstige Maßnahmen nicht gedeckt werden kann, ist von den Güterkraftverkehrsunternehmen beim zuständigen Arbeitsamt anzumelden. Die notwendigen Angaben für die Bedarfsanmeldungen ergeben sich aus dem als Anlage 3 beigefügten Muster. Zuständig für die Bedarfsanmeldung ist das Arbeitsamt, in dessen Bezirk das Güterkraftverkehrsunternehmen seinen Sitz hat.

4.5 Begründung von Arbeitsverhältnissen durch Verpflichtung nach dem ArbSG

Soweit der angemeldete Arbeitskräftebedarf nicht auf der Grundlage der Freiwilligkeit durch Abschluss eines Arbeitsvertrages gedeckt werden kann, wird das Arbeitsamt Verpflichtungen vornehmen.

Durch den Verpflichtungsbescheid des Arbeitsamtes wird ein Arbeitsverhältnis begründet. Das bisherige Arbeitsverhältnis des Verpflichteten ruht, die arbeits- und sozialrechtlichen Schutzvorschriften der §§ 14 bis 23 a ArbSG gelten. Die Verkehrsunternehmen können dem Arbeitsamt vorschlagen, bestimmte Arbeitnehmer zu verpflichten (Anlage 5).

4.6 Arbeitskräfteausschuss beim Arbeitsamt

Beim Arbeitsamt besteht ein Arbeitskräfteausschuss, dem Vertreter der Arbeitnehmer, der Arbeitgeber sowie der Kommunal- und Bundeswehrverwaltung angehören. Der Ausschuss hat insbesondere die Aufgabe, das Arbeitsamt zu beraten, wenn Arbeitskräfte auf die Bedarfsträger verteilt werden müssen, weil die Arbeitskräfte insgesamt nicht ausreichen, um den beim Arbeitsamt angemeldeten Bedarf zu decken. Das Arbeitsamt kann die Einsatzbehörden und die Güterkraftverkehrsunternehmen zu den Ausschuss-Sitzungen hinzuziehen, wenn deren Bedarfsanmeldung beraten wird (§ 8 Abs. 5 der Verordnung über die Feststellung und Deckung des Arbeitskräftebedarfs nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz).

5 Verstöße

Verletzungen von Arbeitssicherstellungsvorschriften werden durch das Arbeitsamt als Ordnungswidrigkeit oder Straftat geahndet (siehe Merkblatt Anlage 1).

Anlage 1 (zu Nr. 3.1, 4.1, 4.3, 5)

Bitte sorgfältig durchlesen
und aufbewahren

MERKBLATT zur Beendigung von Arbeitsverhältnissen in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall

Nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz¹ dürfen Arbeitsverhältnisse in den für die Verteidigung sowie den Schutz und die Versorgung der Bevölkerung besonders wichtigen Aufgabenbereichen nur noch mit amtlicher Zustimmung beendet werden. Dieses Merkblatt gibt Ihnen einen Überblick über die zu beachtenden Vorschriften. Bei Zweifelsfragen können Sie sich von jedem Arbeitsamt beraten lassen.

Welche Arbeitsverhältnisse dürfen nur noch mit amtlicher Zustimmung beendet werden?

Die Zustimmung ist erforderlich für die Beendigung von Arbeitsverhältnissen

- bei der Bundeswehr und bei den verbündeten Streitkräften,
- bei Dienststellen des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Gemeinden und der sonstigen juristischen Personen des öffentlichen Rechts,
- bei Organisationen des Zivilschutzes,
- in Betrieben der Wasser- und Energieversorgung sowie der Abwasser- und Abfallbeseitigung,
- in Krankenanstalten und anderen Einrichtungen, in denen pflegebedürftige Personen betreut werden,
- in Betrieben der Mineralölversorgung,
- in Verkehrsunternehmen einschließlich Unternehmen des Personen- und Güterbeförderungsgewerbes in der See- und Binnenschifffahrt,
- bei der Deutschen Post AG, der Deutschen Postbank AG und der Deutschen Telekom AG sowie bei Unternehmen, die Dienstleistungen des Postwesens oder Telekommunikationsdienstleistungen anbieten oder Fernmeldeanlagen betreiben, soweit diese durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Post- und Telekommunikation nach § 3 des PTSG² verpflichtet sind,
- in durch Rechtsverordnung der Bundesregierung bestimmten anderen Bereichen.

Die Zustimmung ist nicht erforderlich für die Beendigung von

- Arbeitsverhältnissen auf bestimmte Zeit, wenn die Zeit abgelaufen ist,
- gelegentlichen Dienstleistungen oder Beschäftigungen gegen geringfügiges Entgelt, die der Krankenversicherungspflicht nicht unterliegen.

Wer muss die Zustimmung einholen?

Die Zustimmung müssen einholen

- weibliche Arbeitnehmer vom vollendeten 18. bis zum vollendeten 55. Lebensjahr,
- männliche Arbeitnehmer vom vollendeten 18. bis zum vollendeten 65. Lebensjahr,

- private Arbeitgeber,
- die in einem der vorstehend aufgeführten Aufgabenbereiche ein Arbeitsverhältnis beenden möchten.

Die Zustimmung brauchen nicht einzuholen Arbeitnehmer, die

- Schwerbehinderte im Sinne des § 1 des Schwerbehindertengesetzes³ sind,
- nicht nur vorübergehend um mindestens 50 v. H. in ihrer Erwerbsfähigkeit gemindert sind,
- hilfsbedürftige Angehörige oder andere hilfsbedürftige Personen aus rechtlicher oder sittlicher Verpflichtung zu pflegen haben, es sei denn, dass die erforderliche Pflege gewährleistet ist,
- Mitglieder eines obersten Verfassungsorgans des Bundes oder eines Landes sind.

Die Zustimmung brauchen ferner nicht einzuholen weibliche Arbeitnehmer

- vom Beginn der Schwangerschaft bis vier Monate nach der Niederkunft,
- mit einem Kind unter 15 Jahren, das mit ihnen in häuslicher Gemeinschaft lebt.

Arbeitnehmer im Sinne dieser Regelung sind Arbeiter, Angestellte oder zu ihrer Berufsausbildung Beschäftigte.

Wo muss die Zustimmung beantragt werden?

Die Zustimmung ist bei dem Arbeitsamt schriftlich zu beantragen, in dessen Bezirk die Dienststelle oder der Betrieb des Arbeitnehmers oder Arbeitgebers liegt, der die Zustimmung einholen muss. Für das fahrende Personal der See- und Binnenschifffahrt ist in dringenden Fällen das Arbeitsamt zuständig, in dessen Bezirk das Schiff liegt. Zur Erleichterung des Zustimmungsverfahrens wird empfohlen, für den Antrag den dafür vorgesehenen Vordruck zu verwenden. Der Vordruck ist bei allen Arbeitsämtern und Arbeitsamtsnebenstellen erhältlich. Arbeitnehmer der Bundeswehr müssen die Zustimmung bei der Bundeswehrverwaltung beantragen. Nähere Einzelheiten über das Antragsverfahren können bei der Beschäftigungsdienststelle erfragt werden.

Wer entscheidet über den Antrag?

Über den Antrag eines privaten Arbeitgebers und eines Arbeitnehmers, der nicht bei der Bundeswehr beschäftigt ist, entscheidet das Arbeitsamt, bei dem der Antrag zu stellen ist. Das Arbeitsamt erteilt dem Arbeitnehmer und dem Arbeitgeber einen schriftlichen Bescheid. Wenn innerhalb von zwei Wochen – bei außerordentlichen Kündigungen innerhalb einer Woche – nach Eingang des Antrages beim Arbeitsamt kein Bescheid zugegangen ist, so gilt die Zustimmung als erteilt.

Was ist zu beachten, wenn die Zustimmung erteilt ist?

Durch die Zustimmung wird nicht über die arbeitsrechtliche Berechtigung der Beendigung des Arbeitsverhältnisses entschieden. Arbeitnehmer und Arbeitgeber sind daher verpflichtet, die für die Beendigung des Arbeitsverhältnisses geltenden Vorschriften zu beachten (z. B. Vorschriften über Kündigungsfristen).

Welche Rechtsbehelfe sind gegen die Entscheidungen des Arbeitsamtes möglich?

Gegen Entscheidungen des Arbeitsamtes, durch die sich der Arbeitnehmer oder der Arbeitgeber beschwert fühlt, ist Widerspruch zulässig. Ein etwaiger Widerspruch ist innerhalb eines Monats, nachdem die Entscheidung bekanntgegeben worden ist, beim Arbeitsamt schriftlich oder zur Niederschrift einzureichen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

Wie werden Verstöße gegen die bestehenden Beschränkungen geahndet?

Arbeitnehmer, die zur Beendigung ihres Arbeitsverhältnisses der Zustimmung des Arbeitsamtes bedürfen, handeln ordnungswidrig, wenn sie ohne aner kennenswerten Grund ihre Arbeitsstelle verlassen oder ihr fernbleiben oder vorsätzlich oder fahrlässig länger als drei volle Kalendertage abwesend sind oder sich beharrlich weigern, eine ihnen auftragene und zumutbare Arbeit zu verrichten, die Zwecken der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung dient, und zwar auch dann, wenn dies mit Billigung des Arbeitgebers geschieht. In gleicher Weise handeln Arbeitgeber ordnungswidrig, wenn sie ein solches Verhalten fördern oder den Arbeitnehmer dazu anleiten. Die Handlung kann mit einer Geldbuße oder mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe geahndet werden.

Bundesanstalt für Arbeit
Der Präsident

Stand: Mai 2003

Anlage 2 (zu Nr. 3.2)

Bitte sorgfältig durchlesen
und aufbewahren

MERKBLATT über die wirtschaftliche und soziale Sicherung der nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz¹ verpflichteten Personen

Die Bundesrepublik Deutschland kann ihre lebens- und verteidigungswichtigen Aufgaben in der augenblicklichen Lage nur erfüllen, wenn sichergestellt ist, dass die hierfür notwendigen Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Das Arbeitsamt hat Sie daher in ein Arbeitsverhältnis verpflichten müssen. Die nachfolgenden Hinweise geben Ihnen einen Überblick über Ihre Rechte und Pflichten während der Verpflichtung. Über weitere Einzelheiten können Sie sich bei jedem Arbeitsamt beraten lassen.

I. Rechtsstellung während der Verpflichtung

Durch den Verpflichtungsbescheid wird ein Arbeitsverhältnis begründet. Für Sie gelten daher während der Verpflichtung dieselben Arbeitsbedingungen wie für die Arbeitnehmer, die bei Ihrem neuen Arbeitgeber beschäftigt sind oder die in entsprechenden Betrieben oder Dienststellen für Arbeitsleistungen vergleichbarer Art üblich sind. Wegen der für das Arbeitsverhältnis wesentlichen Bedingungen und der Auflagen, die Ihr neuer Arbeitgeber zu erfüllen hat, beachten Sie bitte die Angaben im Verpflichtungsbescheid.

II. Beginn und Ende der Verpflichtung

Der Beginn und die voraussichtliche Dauer Ihres durch die Verpflichtung begründeten Arbeitsverhältnisses sind in dem Verpflichtungsbescheid angegeben. Ist der Tag der Beendigung der Verpflichtung nicht bestimmt, so endet das Arbeitsverhältnis mit Ablauf des Tages, an dem die Voraussetzungen zur Anwendung des Arbeitssicherstellungsgesetzes entfallen. Hierüber werden Sie über Presse, Rundfunk, Fernsehen oder in anderer geeigneter Weise unterrichtet. Wenn Sie das Arbeitsverhältnis vorher beenden möchten, beachten Sie bitte das „Merkblatt zur Beendigung von Arbeitsverhältnissen in Spannungszeiten und im Verteidigungsfall“, das Sie bei Ihrem Arbeitgeber oder bei jedem Arbeitsamt erhalten können.

III. Schutz des bisherigen Arbeitsplatzes

Werden Sie aus einer Tätigkeit als Arbeitnehmer nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz verpflichtet, so ruht Ihr bisheriges Arbeitsverhältnis während der Verpflichtung. Ihr bisheriger Arbeitgeber muss Sie nach Beendigung der Verpflichtung weiter beschäftigen. Sie müssen sich daher nach Beendigung der Verpflichtung unverzüglich bei Ihrem bisherigen Arbeitgeber zurückmelden. Das gilt nicht, wenn Sie in einem befristeten Arbeitsverhältnis standen und dieses Arbeitsverhältnis vor Beendigung der Verpflichtung durch Zeitablauf geendet hätte; solche Arbeitsverhältnisse werden durch die Verpflichtung nicht verlängert. Ebenso werden Arbeitsverhältnisse nicht verlängert, die aus anderen Gründen während der Verpflichtung geendet hatten (z. B. wegen Kündigung des Arbeitsverhältnisses vor Ihrer Verpflichtung).

¹ Gesetz zur Sicherstellung von Arbeitsleistungen für Zwecke der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung (Arbeitssicherstellungsgesetz) vom 9. Juli 1968 (BGBl. I S. 787), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108, 3116).

² Gesetz zur Sicherstellung des Postwesens und der Telekommunikation (Post- und Telekommunikationssicherstellungsgesetz – PTSG) vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325, 2378), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 7. Mai 2002 (BGBl. I S. 1529, 1531).

³ Gesetz zur Eingliederung Schwerbehinderter in Arbeit, Beruf und Gesellschaft, Schwerbehindertengesetz (SchwbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. August 1986 (BGBl. I S. 1421), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. September 2000 (BGBl. I S. 1394).

Sobald Ihr bisheriger Arbeitgeber von Ihrer Verpflichtung Kenntnis erhalten hat, darf er Ihr Arbeitsverhältnis bis zum Ende der Verpflichtung nicht kündigen. Das Recht Ihres bisherigen Arbeitgebers, Ihnen aus einem im Arbeitsrecht anerkannten wichtigen Grund (z. B. wegen Verletzung einer während der Verpflichtung weiter bestehenden arbeitsvertraglichen Pflicht, wie die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen) zu kündigen, bleibt bestehen. Die Verpflichtung nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz ist kein wichtiger Grund; sie darf von Ihrem Arbeitgeber auch nicht nach Beendigung der Verpflichtung zu Ihren Ungunsten bei der Entlassung von Arbeitnehmern berücksichtigt werden. Außerdem darf Ihr Arbeitgeber Sie wegen der Verpflichtung in beruflicher und betrieblicher Hinsicht nicht benachteiligen. Dementsprechend gilt die Zeit der Verpflichtung als Berufs- und Betriebszugehörigkeit. Auf Probe-, Ausbildungs- und Bewährungszeiten wird die Verpflichtungszeit jedoch nicht angerechnet.

Sind Sie zum Zeitpunkt der Verpflichtung als **Beamter oder Richter auf Probe** tätig, so sind Sie für die Dauer der Verpflichtung mit Dienstbezügen oder Unterhaltsschutz beurlaubt. Im übrigen gelten für Beamte und Richter sowie für **Handelsvertreter und in Heimarbeit Beschäftigte** inhaltlich ähnliche Bestimmungen wie für Arbeitnehmer.

IV. Arbeitsentgelt, Unterhaltssicherung

Ihr neuer Arbeitgeber ist verpflichtet, Ihnen für Ihre Tätigkeit das Arbeitsentgelt zu gewähren, das Arbeitnehmer arbeitsvertraglich für Arbeitsleistungen gleicher oder vergleichbarer Art bei Ihrem neuen Arbeitgeber erhalten oder in entsprechenden Betrieben oder Dienststellen für Arbeitsleistungen vergleichbarer Art gezahlt wird. Ist das Nettoeinkommen bei Ihrem neuen Arbeitgeber geringer als das bisherige Nettoeinkommen aufgrund Ihrer Tätigkeit als **Arbeitnehmer in der privaten Wirtschaft**, als **Handelsvertreter** oder als in **Heimarbeit Beschäftigter**, so erhalten Sie den Unterschiedsbetrag auf Antrag von der Unterhaltssicherungsbehörde bei der für Ihren Wohnort **zuständigen Verwaltung der kreisfreien Stadt oder des Landkreises**. Der Unterschiedsbetrag darf zusammen mit den laufenden Nettogeldbezügen aus dem neuen Arbeitsverhältnis je Kalendertag der Verpflichtung für Verpflichtete mit unterhaltsberechtigten Familienangehörigen den in § 13 Abs. 4 Buchstabe a des Unterhaltssicherungsgesetzes² bestimmten Höchstbetrag und für die übrigen Verpflichteten den in § 13 Abs. 4 Buchstabe b des Unterhaltssicherungsgesetzes bestimmten Höchstbetrag jeweils nicht mehr als um 135 vom Hundert übersteigen. Er wird auch nach dem Ende der Verpflichtung weitergezahlt, solange Krankengeld aus der gesetzlichen Krankenversicherung oder entsprechende Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung gewährt werden. Insgesamt dürfen Sie bei Arbeitsunfähigkeit jedoch nicht mehr erhalten, als Sie erhalten würden, wenn Sie nicht in ein Arbeitsverhältnis verpflichtet worden wären.

Die Vorschriften über die Zahlung des Unterschiedsbetrages gelten für Sie auch, wenn Sie bis zum Beginn der Verpflichtung als **Selbständiger** tätig sind und diese selbständige Tätigkeit während Ihrer Verpflichtung nicht fortführen lassen. Neben dem Unterschiedsbetrag wird Ersatz der Aufwendungen für Miete der Berufsstätte sowie für die übrigen

Betriebsausgaben im Sinne des Einkommensteuergesetzes gewährt, sofern Sie entsprechende laufende Zahlungsverpflichtungen für die Dauer der Verpflichtung nachweisen. Lassen Sie Ihre selbständige Tätigkeit fortführen, so werden Ihnen anstelle des Unterschiedsbetrages angemessene Aufwendungen für die an ihrer Stelle tätig werdenden Ersatzkräfte oder Vertreter erstattet. Die laufenden Nettogeldbezüge aus dem neuen Arbeitsverhältnis werden angerechnet. Die Leistungen werden auf Antrag gewährt: Der Antrag ist bei der Unterhaltssicherungsbehörde bei der für Ihren Wohnort **zuständigen Verwaltung der kreisfreien Stadt oder des Landkreises** zu stellen.

Werden Sie aus einer Tätigkeit als **Beamter, Richter auf Probe** oder als **Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes** verpflichtet, so erhalten Sie neben dem Arbeitsentgelt von Ihrem neuen Arbeitgeber auch die bisherigen Dienstbezüge. Auf diese weiterzugewährenden Dienstbezüge werden aber die laufenden Geldbezüge angerechnet, die Sie von Ihrem neuen Arbeitgeber erhalten.

V. Wohnraum, Sachbezüge

Ist Ihr bisheriger Arbeitgeber bzw. Dienstherr verpflichtet, Ihnen Wohnraum (z. B. eine Werkwohnung) zu überlassen, so können Sie diesen auch während der Verpflichtung beanspruchen. Wenn die Überlassung des Wohnraums einen Teil Ihres Arbeitsentgelts bildet, müssen Sie Ihrem bisherigen Arbeitgeber für die Weitergewährung eine angemessene Entschädigung zahlen. Gegen Zahlung einer angemessenen Entschädigung können Sie auch die Weitergewährung von Sachbezügen verlangen.

VI. Sozialversicherung, Arbeitslosenversicherung, Pflegeversicherung

In dem durch den Verpflichtungsbescheid begründeten Arbeitsverhältnis unterliegen Sie der Versicherungspflicht in der gesetzlichen Kranken-, Unfall-, Rentenversicherung sowie in der Arbeitslosenversicherung und der sozialen Pflegeversicherung nach Maßgabe der allgemeinen Vorschriften und der folgenden besonderen Ausnahmen:

- 1 a) In der gesetzlichen **Krankenversicherung** bleiben die Verpflichteten versicherungsfrei, die bis zur Verpflichtung versicherungsfrei waren, weil ihnen Anwartschaft auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung gewährleistet ist (Beamte, Richter, bestimmte Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst). Andere Verpflichtete, die bis zur Verpflichtung versicherungsfrei waren, werden auf Antrag von der Versicherungspflicht in dem neuen Arbeitsverhältnis befreit. Dies ist jedoch nicht möglich, wenn die Befreiung von der Versicherungspflicht in der Krankenversicherung nur wegen der Höhe des Jahreseinkommens bestand.

Der Antrag auf Befreiung ist innerhalb eines Monats vom Beginn der Verpflichtung an beim zuständigen Träger der gesetzlichen Krankenversicherung zu stellen: wird diese Frist überschritten, so kann die Befreiung erst ab Antragstellung wirksam werden.

- 1 b) Die Pflegeversicherung folgt der Krankenversicherung. Wer in der gesetzlichen Krankenversicherung pflichtversichert oder freiwillig versichert

ist, wird in die soziale Pflegeversicherung einbezogen. Wer privat krankenversichert ist, hat auch eine private Pflegeversicherung abzuschließen und aufrechtzuerhalten.

Personen, die in der gesetzlichen Krankenversicherung freiwillig versichert und daher in der sozialen Pflegeversicherung pflichtversichert sind, sowie privat Pflegeversicherte erhalten von ihrem Arbeitgeber für die Pflegeversicherung einen Beitragszuschuss. Der Zuschuss ist in der Höhe begrenzt auf den Betrag, der als Arbeitgeberanteil bei Versicherten der sozialen Pflegeversicherung, die in der gesetzlichen Krankenversicherung pflichtversichert sind, als Beitragsanteil zu zahlen wäre. Bei Privatversicherten ist der Zuschuss begrenzt auf höchstens die Hälfte des Betrages, den der Beschäftigte tatsächlich für die private Pflegeversicherung zu zahlen hat.

Hat ein Dienstherr oder Arbeitgeber des öffentlichen Dienstes dem Verpflichteten Dienstbezüge, Unterhaltszuschuss oder Arbeitsentgelt weiter zu zahlen, so haben der neue Arbeitgeber und der Dienstherr bzw. der alte Arbeitgeber des öffentlichen Dienstes den Beitragszuschuss anteilig nach der Höhe der jeweils zu gewährenden Dienstbezüge, Unterhaltszuschüsse und Arbeitsentgelte zu zahlen. Keinen Anspruch auf einen Beitragszuschuss haben Personen, die nach beamtenrechtlichen Vorschriften oder Grundsätzen bei Krankheit und Pflege Anspruch auf Beihilfe oder Heilfürsorge haben und bei einem privaten Versicherungsunternehmen pflegeversichert sind.

2. In der gesetzlichen **Rentenversicherung** sind während der Verpflichtung in ein Arbeitsverhältnis auch versicherungsfrei
 1. Personen, die im Zeitpunkt ihrer Verpflichtung unselbständig beschäftigt und nach § 5 Abs. 1 des Sechsten Buches Sozialgesetzbuch versicherungsfrei oder auf Antrag von der Versicherungspflicht in der Rentenversicherung nach § 6 des Sechsten Buches Sozialgesetzbuch befreit sind.
 2. Personen, die im Zeitpunkt ihrer Verpflichtung als selbständig Tätige aufgrund einer durch Gesetz angeordneten oder auf Gesetz beruhenden Verpflichtung Mitglied einer Öffentlich-rechtlichen Versicherungseinrichtung oder Versorgungseinrichtung ihrer Berufsgruppe sind.
 3. Personen, die vor der Verpflichtung nur beitragspflichtig nach dem Gesetz über die Alterssicherung der Landwirte waren und dies weiterhin sind.
3. In der **Arbeitslosenversicherung** bleiben die Verpflichteten, die bis zur Verpflichtung nicht als Arbeitnehmer oder nicht zu ihrer Berufsausbildung beschäftigt waren, auch während der Verpflichtung versicherungsfrei.

VII. Zusätzliche Alters- und Hinterbliebenenversorgung

Bei Ihrem neuen Arbeitgeber bestehende Regelungen über eine zusätzliche Alters- und Hinterbliebenenversorgung finden für Sie keine Anwendung. Eine für Sie bestehende Versicherung in der zusätzlichen Alters- und

Hinterbliebenenversorgung für Arbeitnehmer im Öffentlichen Dienst bleibt aber bestehen. Das gleiche gilt, wenn Sie als Arbeitnehmer der privaten Wirtschaft einer Pensionskasse oder einer anderen Einrichtung oder Form der betrieblichen oder überbetrieblichen Alters- und Hinterbliebenenversorgung angehören.

VIII. Erholungsurlaub

Während der Verpflichtung erwerben Sie bei Ihrem neuen Arbeitgeber bzw. Dienstherrn einen Anspruch auf Erholungsurlaub. Ihr bisheriger Arbeitgeber bzw. Dienstherr kann den Ihnen aus diesem Arbeitsverhältnis zustehenden Jahresurlaub für jeden vollen Kalendermonat Ihrer Verpflichtung um ein Zwölftel kürzen. Wenn Sie den Ihnen aus Ihrem bisherigen Arbeits- oder Dienstverhältnis zustehenden Urlaub vor Ihrer Verpflichtung nicht oder nicht vollständig erhalten haben, so ist Ihnen der Resturlaub nach dem Ende der Verpflichtung zu gewähren.

IX. Reisekosten, Umzugskosten, Trennungsentschädigung

Ihr neuer Arbeitgeber ist verpflichtet, die aus der An- und Abreise entstehenden notwendigen Aufwendungen zu erstatten. Bei einer auswärtigen Unterbringung werden Trennungsentschädigung und Umzugskosten gezahlt.

Bundesanstalt für Arbeit
Der Präsident

Stand: Dezember 2000

¹ Gesetz zur Sicherstellung von Arbeitsleistungen für Zwecke der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung (Arbeitssicherstellungsgesetz) vom 9. Juli 1968 (BGBl. I S. 787), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108, 3116).

² Gesetz über die Sicherung des Unterhalts der zum Wehrdienst einberufenen Wehrpflichtigen und ihrer Angehörigen (Unterhaltssicherungsgesetz – USG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2614), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes zur Erleichterung des Kindschaftsreformgesetzes vom 16. Dezember 1997 (BGBl. I S. 2942) und Artikel 17 des Gesetzes zur Erleichterung der Verwaltungsreform in den Ländern vom 3. Mai 2000 (BGBl. I S. 634).

³ Sozialgesetzbuch – Sechstes Buch (VI) – Gesetzliche Rentenversicherung, Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Dezember 1989, BGBl. I S. 2261, 1990 I S. 1337, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Sicherstellung der Rentenzahlung im Vormonat (Rentenauszahlungsgesetz) vom 27. Juni 2000, BGBl. I S. 939.

Anlage 3
(zu Nr. 4.4)

(Güterkraftverkehrsunternehmen)

(Postanschrift des Absenders)

Arbeitsamt

Ortsname
(Datum)

Unsere Zeichen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Feststellung und Deckung des Arbeitskräftebedarfs nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz¹
- Anmeldung des Bedarfs an Arbeitskräften**1 Arbeitgeber**

Bezeichnung		
Anschrift		
Telefon		Rückfragen an

2 ggf. abweichende Beschäftigungsstelle

Bezeichnung	
Vorstellung bei	

¹ Gesetz zur Sicherstellung von Arbeitsleistungen für Zwecke der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung (Arbeitssicherstellungsgesetz) vom 9. Juli 1968 (BGBl. I S. 787), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108, 3116).

Zahl	Geschlecht	Art der vorgesehenen Beschäftigung ¹⁾	Besondere Kenntnisse und Fertigkeiten, soweit sie für die vorgesehene Beschäftigung erforderlich sind	Die für das Arbeitsverhältnis wesentlichen Bedingungen ²⁾	Ort	Zeitpunkt	Voraussichtliche Dauer der Beschäftigung
der angeforderten Arbeitnehmer					des Arbeitsantritts		
3		4	5	6	7		8

¹⁾ Die Beschäftigungsart soll möglichst genau angegeben werden (z.B. Kraftfahrer mit Führerschein Klasse)

²⁾ z.B. Schichtdienst mit Nachtschicht, Vergütungs- oder Lohngruppe, Unterbringung und Verpflegung am Ort möglich

Anlage 3
(zu Nr. 4.4)

(Güterkraftverkehrsunternehmen)

(Postanschrift des Absenders)

Arbeitsamt

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Ortsname
(Datum)

Feststellung und Deckung des Arbeitskräftebedarfs nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz¹
- Anmeldung des Bedarfs an Arbeitskräften

1 Arbeitgeber

Bezeichnung		
Anschrift		
Telefon		Rückfragen an

2 ggf. abweichende Beschäftigungsstelle

Bezeichnung	
Vorstellung bei	

¹ Gesetz zur Sicherstellung von Arbeitsleistungen für Zwecke der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung (Arbeitssicherstellungsgesetz) vom 9. Juli 1968 (BGBl. I S. 787), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3106, 3116).

Zahl der angeforderten Arbeitnehmer	Geschlecht	Art der vorgesehenen Beschäftigung ¹⁾	Besondere Kenntnisse und Fertigkeiten, soweit sie für die vorgesehene Beschäftigung erforderlich sind	Die für das Arbeitsverhältnis wesentlichen Bedingungen ²⁾	Ort	Zeitpunkt	Voraussichtliche Dauer der Beschäftigung
	des Arbeitsantritts						
3		4	5	6	7		8

¹⁾ Die Beschäftigungsart soll möglichst genau angegeben werden (z.B. Kraftfahrer mit Führerschein Klasse)
²⁾ z.B. Schichtdienst mit Nachtschicht, Vergütungs- oder Lohngruppe, Unterbringung und Verpflegung am Ort möglich

Anlage 5
(zu Nr. 4.5)

(Güterkraftverkehrsunternehmen)

(Postanschrift des Absenders)

Arbeitsamt

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unsere Zeichen  Ortsname (Datum)

Verpflichtung nach dem Arbeitssicherstellungsgesetz¹

Anlagen:

Zur Sicherstellung lebens- oder verteidigungswichtiger Güterbeförderungen sind Transportorganisationen aufzustellen (§ 17 Verkehrssicherstellungsgesetz). Hierzu werden Arbeitskräfte aus dem Bereich des Güterkraftverkehrs benötigt.

Der Abschluss eines freien Arbeitsvertrages mit dem in der Anlage genannten Arbeitnehmer ist fehlgeschlagen bzw. lässt sich bei der jetzigen Lage nicht rechtzeitig erreichen.

Auf die Arbeitsleistungen dieses Arbeitnehmers kann für Zwecke der Verteidigung jedoch nicht verzichtet werden. Es wird daher gebeten, den Arbeitnehmer in ein Arbeitsverhältnis zu verpflichten (§ 2 Nr. 2, § 4 Abs. 1 Nr. 7 Arbeitssicherstellungsgesetz).

Die für die Verpflichtung benötigten Angaben entnehmen Sie bitte dem beigefügten Personalbogen.

Personalbogen

Name, Vorname	Geburtsdatum
Anschrift (Straße, PLZ, Ort)	

Derzeitiger Arbeitgeber

Bezeichnung, Anschrift

Neuer Arbeitgeber

Bezeichnung, Anschrift	
Vorgesehene Beschäftigungsstelle Stammbetrieb	in den Geschäftsräumen der Firma
Ort des Arbeitsantritts	Voraussichtl. Dauer der Beschäftigung
Art der Beschäftigung	
Für das Arbeitsverhältnis gelten folgende Bedingungen:	

¹ Gesetz zur Sicherstellung von Arbeitsleistungen für Zwecke der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung (Arbeitssicherstellungsgesetz) vom 9. Juli 1968 (BGBl. I S. 787), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 17. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3108, 3116).

Anforderungsbehörde

Muster 2 (zu VwV Nr. 12.3)
Anlage 1

Tag der Zustellung bzw.
Datum des Poststempels

┌

.

└

┌

└

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Antrag
des/der.....
vertreten durch
ergeht nach § 35 und § 36 Abs. 1 Bundesleistungsgesetz (BLG) für
..... als Bedarfsträger
folgender

Leistungsbescheid

1. Für Zwecke der Verteidigung haben Sie nach § 1 Abs. 1 Nr. 2, § 2 Abs. 1 Nr. 9 BLG die nachstehend bezeichnete Straßenverkehrsleistung zu erbringen:

Bezeichnung des Ladegutes	Bruttogewicht in t	Umfang in cbm	Art der Verpackung, Gebindeart
Beladestelle (Bezeichnung, Ort, Land, Anschrift, Telefon/Telefax, Verantwortlicher)			
Entladestelle (Bezeichnung, Ort, Land, Anschrift, Telefon/Telefax, Verantwortlicher)			
Zeitvorgaben			
Leistungsempfänger (Bezeichnung, Anschrift)			

1. Für die erbrachte Leistung erhalten Sie gemäß den §§ 20 ff BLG eine Entschädigung, die sich nach den im Wirtschaftsverkehr für vergleichbare Leistungen üblichen Entgelten bemisst. Zahlungspflichtig ist der Leistungsempfänger (§ 22 Abs. 1 BLG).
2. Die Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes, soweit diese dem Bescheid entgegenstehen, das Sonntagsfahrverbot der Straßenverkehrsordnung, das Fahrverbot der Ferienreiseverordnung und die Fahrbeschränkungen aufgrund der Verordnung zur Sicherstellung des Straßenverkehrs gelten hier nicht.

Dieser Bescheid (ggf. in beglaubigter Kopie) dient auch als Nachweis der Fahrtberechtigung.
3. Die sofortige Vollziehung des Bescheides wird hiermit angeordnet. Ein Widerspruch gegen diesen Bescheid befreit Sie nicht von der Leistungspflicht.

Falls die Leistung nicht sofort erbracht wird, kann zu ihrer Durchsetzung unmittelbarer Zwang gemäß § 9 i.V.m. den §§ 6 und 12 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes (VwVG) vom 27. April 1953 (BGBl. I S. 157), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341, 3365), angewendet werden. Eine Verletzung der Leistungspflicht kann nach § 84 Abs. 1 und 3 BLG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße geahndet werden.

Begründung

Aus Anlass staatlicher Maßnahmen für Zwecke der Verteidigung ist der umseitig bezeichnete Bedarfsträger auf zusätzliche Straßentransportleistungen angewiesen. Es ist daher unumgänglich, dass Sie die angeforderte Leistung erbringen.

§ 1 Abs. 1 Nr. 2 und § 2 Abs. 1 des Bundesleistungsgesetzes vom 27. September 1961 (BGBl. I S. 1769), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3306, 3307), sehen vor, dass für Zwecke der Verteidigung Leistungen angefordert werden können, und zwar nach § 35 BLG durch Leistungsbescheid. Die in diesem Bescheid angegebene Anforderungsbehörde ist zum Erlass des Leistungsbescheides nach § 5 Abs. 1 BLG i.V.m. §§ 1 bis 3 der Anforderungsbehörden- und Bedarfsträgerverordnung (ABV) vom 12. Juni 1989 (BGBl. I S. 1088), zuletzt geändert durch Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785, 2854), zuständig.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung mit Beginn der Leistungspflicht liegt im öffentlichen Interesse (§ 39 Satz 1 BLG i.V.m. § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz).

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erheben. Der Widerspruch ist bei der umseitig bezeichneten Anforderungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Die Frist ist nur gewahrt, wenn der Widerspruch vor Ablauf der Frist bei der Anforderungsbehörde eingeht.

.....
(Unterschrift)

Anforderungsbehörde

Muster 2 (zu VwV Nr. 12.3)
Anlage 2Tag der Zustellung bzw.
Datum des Poststempels

┌

└

┌

└

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Antrag

des/der
 vertreten durch
 ergibt nach § 35 und § 36 Abs. 1 Bundesleistungsgesetz (BLG) für

Leistungsbescheid für wiederkehrende Transportleistungen

1. Für Zwecke der Verteidigung werden Sie hiermit nach § 1 Abs. 1 Nr. 2, § 2 Abs. 1 Nr. 10 BLG zum Vertragspartner einer Vereinbarung mit dem nachstehend genannten Leistungsempfänger bestimmt. Den Vertragsinhalt entnehmen Sie bitte den nachfolgenden Nummern 2 und 3.

Dieser Bescheid gilt als Ihr bindendes Vertragsangebot (§ 14 Satz 1 BLG).
 Leistungsempfänger ist

Der Leistungsempfänger nimmt das Vertragsangebot an (§ 14 Satz 2 BLG).

2. Der Vertragsgegenstand ergibt sich aus den Transportaufträgen, die wiederholte, gleichartige und in sich abgeschlossene Leistungen, deren Gesamtumfang nicht von vornherein zeitlich und mengenmäßig festliegt, von Ihnen abfordern. Die Transportaufträge sind/werden Bestandteil dieses Bescheides.

Beginn des ersten Transports:

(Datum/Uhrzeit)

3. Der Leistungsempfänger ist berechtigt, die zur ordnungsgemäßen Erbringung der Leistung notwendigen Einzelheiten, auch hinsichtlich der Wegführung und des Be- und Entladeortes, festzulegen.

4. Die Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes, soweit diese dem Bescheid entgegenstehen, das Sonntagsfahrverbot der Straßenverkehrsordnung, das Fahrverbot der Ferienreiseverordnung und die Fahrbeschränkungen aufgrund der Verordnung zur Sicherstellung des Straßenverkehrs gelten hier nicht. Dieser Bescheid (ggf. in beglaubigter Kopie) dient auch als Nachweis der Fahrberechtigung.

5. Für die erbrachte Leistung erhalten Sie gemäß den §§ 20 ff BLG eine Entschädigung, die sich nach den im Wirtschaftsverkehr für vergleichbare Leistungen üblichen Entgelten bemisst. Zahlungspflichtig ist der oben genannte Leistungsempfänger (§ 22 Abs. 2 BLG).

6. Die sofortige Vollziehung des in diesem Bescheid enthaltenen Angebots wird hiermit angeordnet. Ein Widerspruch gegen diesen Bescheid bereitet Sie nicht von der Leistungspflicht.

Falls die Leistung nicht sofort erbracht wird, kann zu ihrer Durchsetzung unmittelbarer Zwang angewendet werden. Eine Verletzung der Leistungspflicht kann nach § 84 Abs. 1 und 3 BLG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße geahndet werden.

Begründung

Aus Anlass staatlicher Maßnahmen für Zwecke der Verteidigung ist der umseitig bezeichnete Bedarfsträger auf zusätzliche Straßentransportleistungen angewiesen. Es ist daher unumgänglich, dass Sie die angeforderte Leistung erbringen.

§ 1 Abs. 1 Nr. 2 und § 2 Abs. 1 des Bundesleistungsgesetzes vom 27. September 1961 (BGBl. I S. 1769), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3306, 3307), sehen vor, dass für Zwecke der Verteidigung Leistungen angefordert werden können, und zwar nach § 35 BLG durch Leistungsbescheid. Die in diesem Bescheid angegebene Anforderungsbehörde ist zum Erlass des Leistungsbescheides nach § 5 Abs. 1 BLG i.V.m. §§ 1 bis 3 der Anforderungsbehörden- und Bedarfsträgerverordnung (ABV) vom 12. Juni 1989 (BGBl. I S. 1088), zuletzt geändert durch Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785, 2854), zuständig.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung mit Beginn der Leistungspflicht liegt im öffentlichen Interesse (§ 39 Satz 1 BLG i.V.m. § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung).

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der umseitig bezeichneten Anforderungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Die Frist ist nur gewahrt, wenn der Widerspruch vor Ablauf der Frist bei der Anforderungsbehörde eingeht.

.....
 (Unterschrift)

Anlage: Transportauftrag

Anforderungsbehörde

Muster 2 (zu VwV Nr. 12.3)
Anlage 3a

Tag der Zustellung bzw.
 Datum des Poststempels

┌

└

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Antrag des/der

.....

vertreten durch

.....

ergeht nach § 35 und §36 Abs. 3 Bundesleistungsgesetz (BLG) für

..... als Bedarfsträger folgender

**Bereitstellungsbescheid
 für wiederkehrende Transportleistungen**

1. Für Zwecke der Verteidigung werden Sie hiermit nach § 1 Abs. 1 Nr. 2, § 2 Abs. 1 Nr. 10 BLG zum Vertragspartner einer Vereinbarung mit dem nachstehend genannten Leistungsempfänger bestimmt. Den Vertragsinhalt entnehmen Sie bitte den nachfolgenden Nummern 2 und 3. Der Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Vertrages wird Ihnen durch eine schriftliche Benachrichtigung bekannt gegeben. Diese enthält auch die Anordnung der sofortigen Vollziehung. Dieser Bescheid gilt als Ihr bindendes Vertragsangebot (§ 14 Satz 1 BLG). Leistungsempfänger ist
 Der Leistungsempfänger nimmt das Vertragsangebot an (§ 14 Satz 2 BLG).

2. Der Vertragsgegenstand ergibt sich aus den Transportaufträgen, die wiederholte, gleichartige und in sich abgeschlossene Leistungen, deren Gesamtumfang nicht von vornherein zeitlich und mengenmäßig festliegt, von Ihnen abfordern. Die Transportaufträge sind/werden Bestandteil dieses Bescheides.

3. In der schriftlichen Benachrichtigung wird Ihnen auch der Beginn des ersten Transports bekannt gegeben. Der Leistungsempfänger ist berechtigt, die zur ordnungsgemäßen Erbringung der Leistung notwendigen Einzelheiten, auch hinsichtlich der Wegführung und des Be- und Entladeortes, festzulegen.

4. Die Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes, soweit diese dem Bescheid entgegenstehen, das Sonntagsfahrverbot der Straßenverkehrsordnung, das Fahrverbot der Ferienreiseverordnung und die Fahrbeschränkungen aufgrund der Verordnung zur Sicherstellung des Straßenverkehrs gelten hier nicht.
 Dieser Bescheid (ggf. in beglaubigter Kopie) dient auch als Nachweis der Fahrtberechtigung.

5. Für die erbrachte Leistung erhalten Sie gemäß den §§ 20 ff BLG eine Entschädigung, die sich nach den im Wirtschaftsverkehr für vergleichbare Leistungen üblichen Entgelten bemisst. Zahlungspflichtig ist der Leistungsempfänger (§ 22 Abs. 2 BLG).

6. Ein Widerspruch gegen diesen Bescheid befreit Sie nicht von der Leistungspflicht. Eine Verletzung der Leistungspflicht kann nach § 84 Abs. 1 und 3 BLG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße geahndet werden.

Begründung

Aus Anlass staatlicher Maßnahmen für Zwecke der Verteidigung ist der umseitig bezeichnete Bedarfsträger auf zusätzliche Straßentransportleistungen angewiesen. Es ist daher unumgänglich, dass Sie die angeforderte Leistung erbringen.

§ 1 Abs. 1 Nr. 2 und § 2 Abs. 1 des Bundesleistungsgesetzes vom 27. September 1961 (BGBl. I S. 1769), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3306, 3307), sehen vor, dass für Zwecke der Verteidigung Leistungen angefordert werden können, und zwar nach § 35 BLG durch Leistungsbescheid. Da sich der Zeitpunkt der Leistung noch nicht bestimmen lässt, ergeht der Bescheid nach § 36 Abs. 3 BLG in der Form, dass die Bestimmung des Zeitpunkts der Leistung einer späteren Benachrichtigung vorbehalten bleibt (Bereitstellungsbescheid). Über den Zeitpunkt werden Sie schriftlich benachrichtigt (§ 47 BLG). Die in diesem Bescheid angegebene Anforderungsbehörde ist zum Erlass des Leistungsbescheides nach § 5 Abs. 1 BLG i.V.m. §§ 1 bis 3 der Anforderungsbehörden- und Bedarfsträgerverordnung (ABV) vom 12. Juni 1989 (BGBl. I S. 1088), zuletzt geändert durch Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785, 2854), zuständig.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung mit Wirksamwerden des Vertrages liegt im öffentlichen Interesse (§ 39 Satz 1 BLG i.V.m. § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung).

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erheben. Der Widerspruch ist bei der umseitig bezeichneten Anforderungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Die Frist ist nur gewahrt, wenn der Widerspruch vor Ablauf der Frist bei der Anforderungsbehörde eingeht.

.....
 (Unterschrift)

Anlage: Transportauftrag

Anforderungsbehörde

Muster 2 (zu VwV Nr. 12.3)
Anlage 3b

Tag der Zustellung bzw.
Datum des Poststempels

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erheben. Der Widerspruch ist bei der oben bezeichneten Anforderungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift einzureichen. Die Frist ist nur gewahrt, wenn der Widerspruch vor Ablauf der Frist bei der Anforderungsbehörde eingeht.

(Unterschrift)

Benachrichtigung

.....
 gemäß § 36 Abs. 3 Bundesleistungsgesetz (BLG) zu dem Bereitstellungsbescheid vom
, der auf Antrag des / der vertreten durch
 als Bedarfsträger ergangen ist und Ihnen bereits zugestellt wurde.

4. Es ist notwendig geworden, Maßnahmen für Zwecke der Verteidigung zu treffen. Der mit Ihnen abgeschlossene Vertrag wird mit dieser Benachrichtigung wirksam. Zum Vertragsinhalt wird auf den Bereitstellungsbescheid Bezug genommen.

Beginn des ersten Transports (Datum, Uhrzeit):

2. Die sofortige Vollziehung dieses Bescheides ist angeordnet (§ 39 BLG i.V.m. § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung). Ein Widerspruch gegen diesen Bescheid befreit Sie nicht von der Leistungspflicht.

3. Die Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes, soweit diese dem Bescheid entgegenstehen, das Sonntagstagnahverbot der Straßenverkehrsordnung, das Fahrverbot der Ferienreiseverordnung und die Fahrbeschränkungen aufgrund der Verordnung zur Sicherstellung des Straßenverkehrs gelten hier nicht.

4. Für die erbrachte Leistung erhalten Sie gemäß den § 20 ff BLG eine Entschädigung, die sich nach dem im Wirtschaftsverkehr für vergleichbare Leistungen üblichen Entgelten bemisst. Zahlungspflichtig ist der Leistungsempfänger (§ 22 Abs. 2 BLG).

Anforderungsbehörde

Muster 2 (zu VwV Nr. 12.3)
Anlage 3c

Tag der Zustellung bzw.
Datum des Poststempels

└

└

Widerruf eines Bereitstellungsbescheides nach dem Bundesleistungsgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit widerrufe ich den Ihnen zugestellten Bereitstellungsbescheid

vom
(Aktenzeichen)

Den Bereitstellungsbescheid bitte ich zu vernichten.

.....
(Unterschrift)

Muster 3 (zu VwV Nr. 15.1)

TRANSPORTAUFTRAG			
Leistungsempfänger: Akten- / Geschäftszeichen:			
von (Bezeichnung der Beladestelle, Ort, Land, Anschrift, Telefon/Telefax, Verantwortlicher)			
nach (Bezeichnung der Entladestelle, Ort, Land, Anschrift, Telefon/Telefax, Verantwortlicher)			
Bezeichnung des Ladegutes	Bruttogewicht in t	Umfang in cbm	Art der Verpackung, Gebindeart
Beladung Ladegut übergeben Datum Uhrzeit Verantwortl. der Beladestelle		Entladung Ladegut empfangen Datum Uhrzeit Empfänger Stempel	
Auftraggeber (Bezeichnung, Anschrift) Ort, Datum Unterschrift			

	VSGGüVwV	Muster 4a (zu allen Abschnitten)
--	-----------------	--

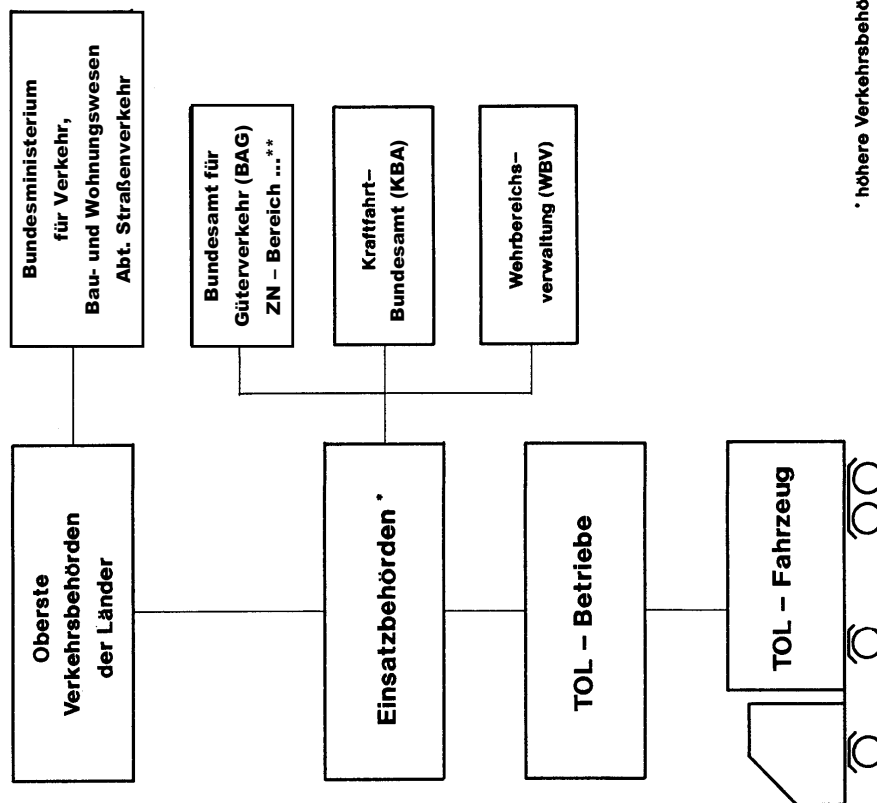
VSGGü VwV

Anlage I

(zu Muster 4 a)

Kommunikationsschema der Transportorganisationen der Länder (TOL)

Zuständigkeiten der ZV-Bereiche des BAG in den Ländern



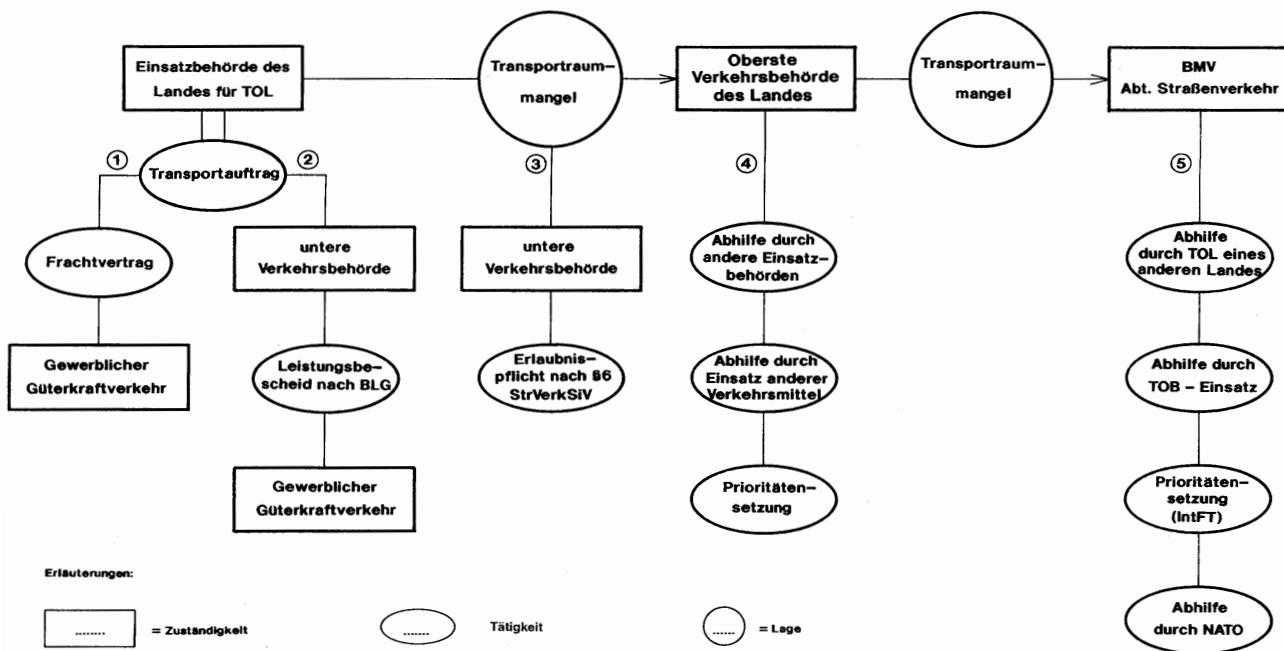
* höhere Verkehrsbehörden
der Länder oder nach Länder-
recht bestimmte Behörden

** Zuständigkeit gem. Anlage

VSGGüVwV

Muster 4c
(zum VII.
Abschnitt)

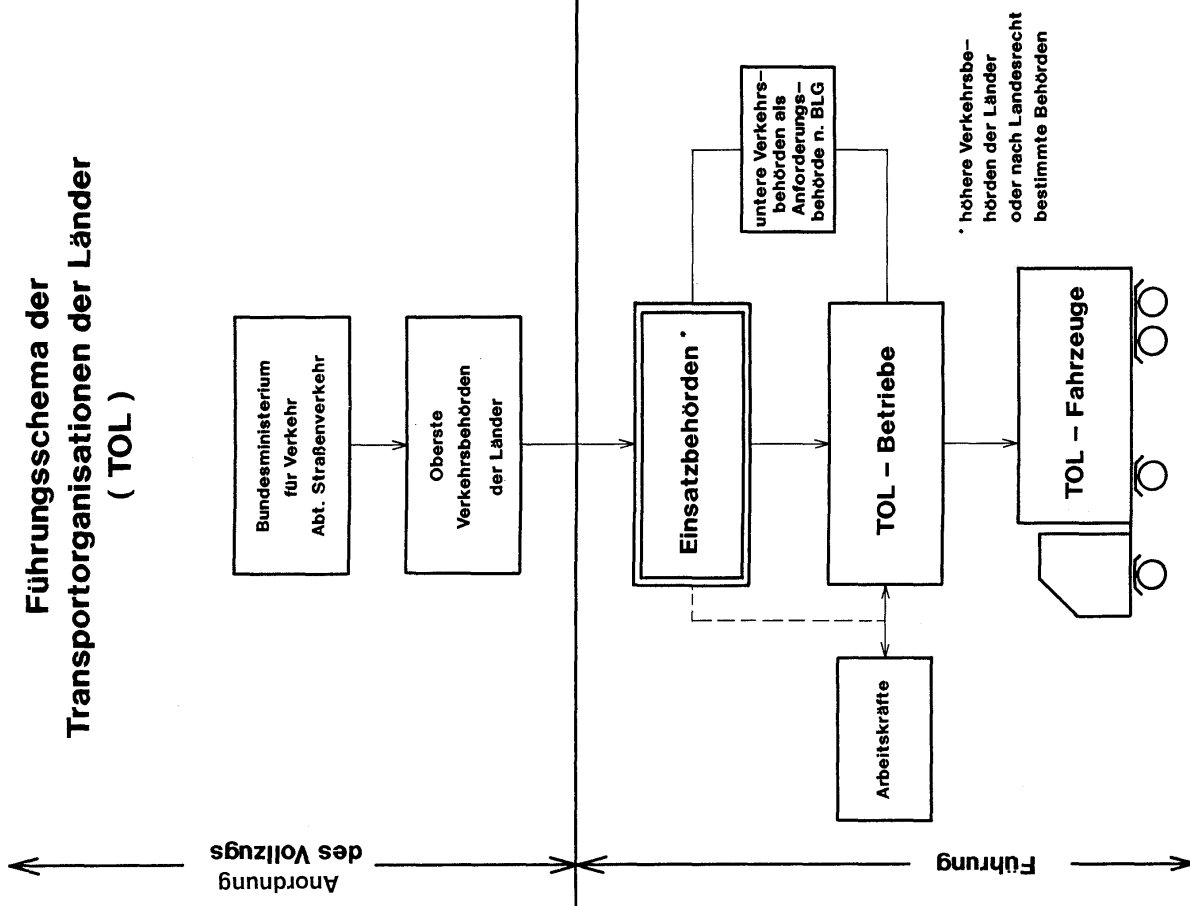
**Beantragung von Straßentransporten / Verfahren bei
Straßentransportraumangel (TOL)**



Muster 4b
(zum VII.
Abschnitt)

VSGGüVwV

**Führungsschema der
Transportorganisationen der Länder
(TOL)**



Muster 5 a
(zu 15.4)

VSGGüVwV

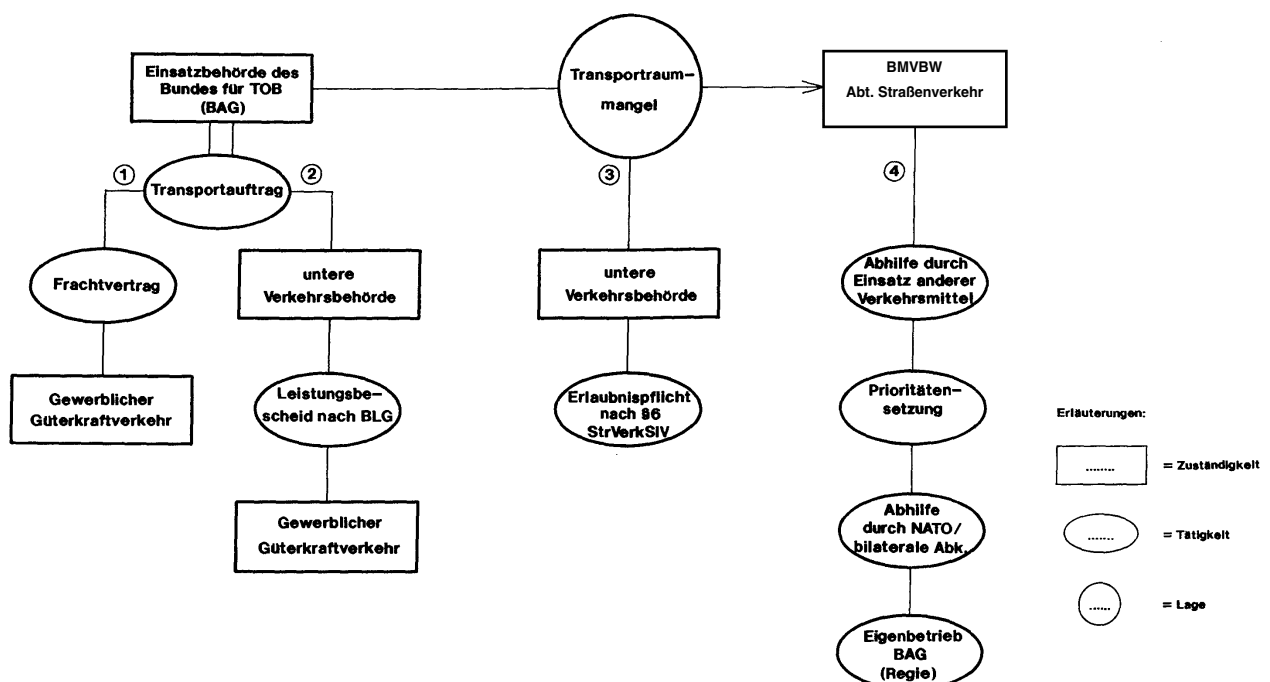
Kennzeichnung von TOB-Fahrzeugen

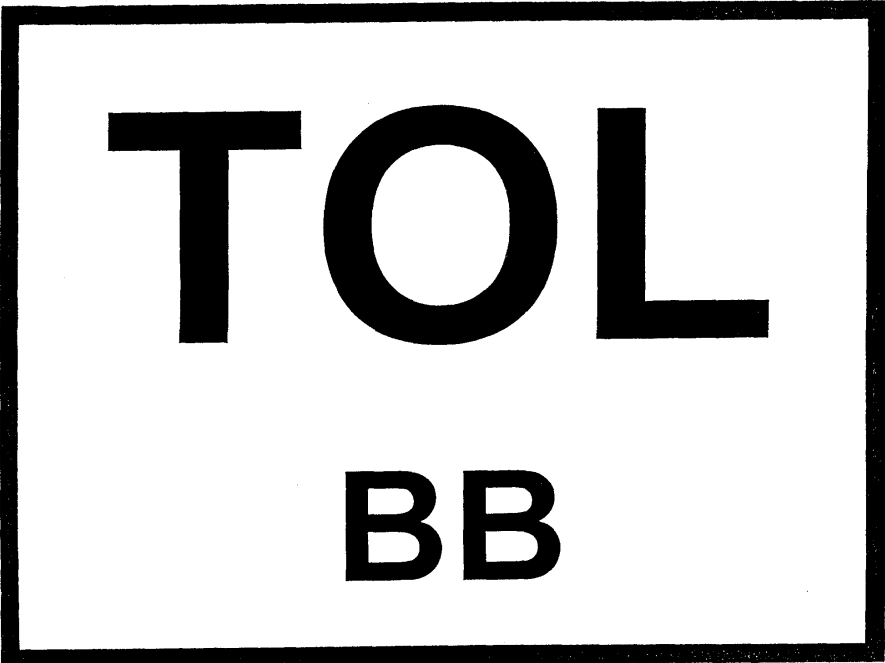
TOB BAG

VSGGüVwV

Muster 4 d
(zum VII.
Abschnitt)

Beantragung von Straßentransporten / Verfahren bei Straßentransportraumangel (TOB)



Muster 5 b (zu 15.4)	VSGGüVwV	Kennzeichnung von TOL-Fahrzeugen	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"> Bayern = BY Baden-Württemberg = BW Berlin = BE Brandenburg = BB Bremen = HB Hamburg = HH Hessen = HE Mecklenburg-Vorpommern = MV </td> <td style="width: 50%;"> Niedersachsen = NI Nordrhein-Westfalen = NW Rheinland-Pfalz = RP Saarland = SL Sachsen = SN Sachsen-Anhalt = ST Schleswig-Holstein = SH Thüringen = TH </td> </tr> </table>	Bayern = BY Baden-Württemberg = BW Berlin = BE Brandenburg = BB Bremen = HB Hamburg = HH Hessen = HE Mecklenburg-Vorpommern = MV	Niedersachsen = NI Nordrhein-Westfalen = NW Rheinland-Pfalz = RP Saarland = SL Sachsen = SN Sachsen-Anhalt = ST Schleswig-Holstein = SH Thüringen = TH
Bayern = BY Baden-Württemberg = BW Berlin = BE Brandenburg = BB Bremen = HB Hamburg = HH Hessen = HE Mecklenburg-Vorpommern = MV	Niedersachsen = NI Nordrhein-Westfalen = NW Rheinland-Pfalz = RP Saarland = SL Sachsen = SN Sachsen-Anhalt = ST Schleswig-Holstein = SH Thüringen = TH				
					

(VkBl. 2003 S. 488)

Binnenschifffahrt

Nr. 166 **Schifferprüfung nach der Binnenschifferpatentverordnung in Bremen**

Vor dem Prüfungsausschuss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest findet am Mittwoch, den 26. November 2003 um 10.00 Uhr, in den Diensträumen des Wasser- und Schifffahrtsamts Bremen, Franzuseck 5 in 28199 Bremen, eine Binnenschifferpatentprüfung statt.

Bewerber werden gebeten, ihre Anträge auf Erteilung oder Erweiterung eines Binnenschifferpatents spätestens bis zum 27. Oktober 2003 an folgende Anschrift zu richten:

Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen
 Franzuseck 5
 28199 Bremen

Berechtigt für die Teilnahme an der Prüfung ist, wer eine schriftliche Einladung erhalten hat.“

Aurich, den 1. August 2003
 S-313.3/1-

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest
 Im Auftrag
 O v i e

(VkBl. 2003 S. 503)

Seeschifffahrt**Nr. 167 Richtlinien für Massenrettungsoperationen (MROs)**

COMSAR-Rundschreiben 31

(veröffentlicht am 6. Februar 2003)

Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation hat auf seiner 77. Sitzung Richtlinien für Massenrettungsoperationen (MROs) gebilligt und mit dem Rundschreiben COMSAR/Circ. 31 veröffentlicht. Die Richtlinien werden hiermit in der deutschen Übersetzung und im englischen Original bekannt gemacht.

Bonn, den 7. August 2003

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Gert-Jürgen Scholz

COMSAR/Circ.31
6. Februar 2003

COMSAR/Circ.31
6 February 2003

**RICHTLINIEN FÜR
MASSENRETTUNGSOPERATIONEN (MROs)**

1 Der Unterausschuss Seefunk, Suche und Rettung (COMSAR) hat auf seiner 7. Tagung (13. bis 17. Januar 2003) den von der gemeinsamen ICAO/IMO-Arbeitsgruppe zur Harmonisierung der Luft- und Seenotrettung auf ihrer 9. Tagung (Hong Kong, China, vom 30. September bis 4. Oktober 2002) erarbeiteten „Richtlinien für Massenrettungsoperationen“ zugestimmt. Diese Richtlinien sollen die Mitgliedsregierungen bei der Vorbereitung und Koordinierung von größeren Unfällen unterstützen, die die Rettung von einer großen Zahl von in Not befindlichen Personen von Schiffen oder auf dem Wasser notgelandeten Flugzeugen erfordern und bei der Zusammenarbeit mit Unternehmen, die große Fahrgastschiffe und Luftfahrzeuge betreiben, damit sicher gestellt ist, dass diese solche Rettungsmaßnahmen wirksam unterstützen können.

2 Die anliegende Richtlinie deckt sowohl maritime als auch luftfahrtbezogene Ereignisse ab, da die Empfehlungen für beide Arten von Ereignissen gleichermaßen anwendbar sind, und viele Rettungsleitstellen (RCCs) sowohl maritime als auch luftfahrtbezogene Rettung betreiben.

3 Die Mitgliedsregierungen und internationalen Organisationen sind aufgefordert, die anliegenden Richtlinien ihren nationalen Such- und Rettungsdiensten, Rettungsleitstellen (RCCs), Schiffseignern, Reedereien und Kapitänen zur Kenntnis zu bringen und der Organisation ihre auf gesammelte Erfahrungen beruhenden Kommentare und Empfehlungen für weitere Beratung und entsprechende Maßnahmen zugänglich zu machen.

GUIDANCE FOR MASS RESCUE OPERATIONS

1 The Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR), at its seventh session (13 to 17 January 2003), agreed Guidance for Mass Rescue Operations (MROs) prepared by the Joint ICAO/IMO Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue at its ninth session (Hong Kong, China, 30 September to 4 October 2002), to assist Member Governments in preparing for, and co-ordinating aspects of, major incidents involving rescue of large numbers of persons in distress from ships or downed aircraft; and in working with companies that operate large passenger ships and aircraft to ensure that they are prepared to effectively support such rescue efforts.

2 The annexed Guidance covers both maritime and aviation incidents since the provisions are equally applicable to both types of major incidents, because many rescue co-ordination centres (RCCs) handle both maritime and aeronautical rescue efforts.

3 Member Governments and international organizations are invited to bring the annexed Guidance to the attention of their national search and rescue (SAR) Authorities, RCCs, shipowners, shipping companies and shipmasters, and, based on the experience gained, provide their comments and recommendations to the Organization for further consideration and appropriate action.

ANLAGE

**RICHTLINIEN FÜR MASSENRETTUNGS-
OPERATIONEN****Einleitung**

1 Eine Massenrettungsoperation (MRO) ist ein Vorgang, der die unverzügliche Hilfe für eine große Zahl von in Not befindlichen Personen dergestalt erfordert, dass die den Such- und Rettungsdiensten normalerweise zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht ausreichen.

2 Glücklicherweise sind MROs im Verhältnis zu normalen SAR-Maßnahmen vergleichsweise selten. Aber größere Ereignisse mit nachfolgenden MROs kommen weltweit gesehen mehr oder weniger regelmäßig vor und können an jedem Ort und zu jeder Zeit eintreten. Da der Charakter solcher Operationen wegen der begrenzten Möglichkeiten des Sammelns von Erfahrungen im Zusammenhang mit größeren Ereignissen mit nachfolgenden MROs möglicherweise nur unzureichend verstanden wird, soll diesen Richtlinien zunächst eine allgemeine Erörterung von MROs und damit zusammenhängenden Fragen voran gestellt werden.

3 Überschwemmungen, Erdbeben, Terrorismus, Unfälle in der Offshore-Ölindustrie, Unfälle mit Austritt von gefährlichen Stoffen und größere Flugzeug- und Schiffsunfälle sind Beispiele, die wegen ihrer Größenordnung die gleichen Ressourcen erfordern wie etwa Massenrettungsoperationen in der Schiff- oder Luftfahrt.

4 Die Prioritätenfolge bei größeren Ereignissen mit unterschiedlichen Einsätzen muss zuerst die Rettung von menschlichem Leben vorsehen. Erst dann folgt der Schutz der Umwelt und danach der von Sachwerten.

5 Sowohl moralische und gesetzliche Verpflichtungen als auch die öffentliche und politische Erwartungshaltung sind Triebfeder für die Notwendigkeit, MROs im eintretenden Fall sicher und wirksam durchführen zu können. Da die Notwendigkeit von MROs verhältnismäßig selten ist, gestaltet sich das Sammeln von praktischen Erfahrungen zur Erleichterung ihrer Durchführung schwierig. Auch wenn sowohl die Art der potentiellen Szenarien als auch die Organisationen, die Notfallbereitschaftsstrukturen und die Begleitumstände von Ort zu Ort unterschiedlich sind, so sind doch bestimmte Grundsätze, allgemeine Vorgehensweisen und Beispiele erkennbar, denen man aufgrund von historischen Erfahrungen folgen kann. Es ist Ziel dieser Richtlinie, diese zu vermitteln.

6 MROs sind Ereignisse verhältnismäßig geringer Wahrscheinlichkeit und großer Auswirkung. Die wirksame Reaktion auf solche größeren Ereignisse erfordert in der Regel unverzügliche, gut geplante und eng koordinierte Maßnahmen großen Zuschnitts und den Einsatz von Ressourcen einer Mehrzahl von Organisationen. Sowohl intensive und nachhaltige Anstrengungen zur Rettung von Menschenleben als auch solche zum Schutz von Umwelt und Sachwerten müssen möglicherweise gleichzeitig und am gleichen Ort unternommen werden. Enorme ausgewählte Informationsmengen werden zum rechten Zeitpunkt und am rechten Ort nicht nur zur Unterstützung der Reaktionsmaßnahmen greifbar sein

ANNEX

**GUIDANCE FOR MASS RESCUE
OPERATIONS****Introduction**

1 A mass rescue operation (MRO) is one that involves the need for immediate assistance to large numbers of persons in distress such that capabilities normally available to search and rescue (SAR) authorities are inadequate.

2 Fortunately, MROs are relatively rare compared to normal SAR operations, but major incidents leading to the need for MROs have not been infrequent on a world-wide basis, and can occur anywhere at any time. Since the nature of such operations may be poorly understood due to limited chances to gain experience with major incidents involving MROs, this Guidance begins with a general discussion of MROs and related matters.

3 Flooding, earthquakes, terrorism, casualties in the offshore oil industry, accidents involving releases of hazardous materials and major aircraft or ship incidents are examples which, because of their magnitude, may need to use the same resources as would be needed to carry out mass maritime or aeronautical rescue operations.

4 The sequence of priority in major multi-mission incidents must be lifesaving first, generally followed by environmental protection, and then protection of property.

5 Moral and legal obligations, as well as public and political expectations, drive the need to be prepared to carry out MROs safely and effectively should they become necessary. Since the need for MROs is relatively rare, it is difficult to gain practical experience to help deal with them. While the types of potential MRO scenarios, as well as the organizations, emergency response structures and circumstances vary from place to place, there are certain general principles, common actions and examples that can be followed based on lessons of history, which this Guidance is intended to convey.

6 MROs are relatively low-probability high-consequence events. Effective response to such major incidents typically require immediate, well-planned and closely coordinated large-scale actions and use of resources from multiple organizations. Intense and sustained high priority lifesaving efforts may need to be carried out at the same time and place as major efforts to save the environment and property. Huge amounts of selected information will need to be readily available at the right times and the right places not only to support the response efforts, but to meet the needs of the media, public and families of the persons in distress, which may number in the hundreds or thousands. Many means of

müssen, sondern auch, um den Erwartungen der Medien, der Öffentlichkeit und der Familien der in Not Befindlichen, die in die Hunderte oder Tausende gehen können, gerecht zu werden. Viele Kommunikationsmittel werden erforderlich und zwischen den Organisationen auf unterschiedlichen Ebenen verknüpft sein müssen, um enorme Informationsmengen während der Dauer der Maßnahmen zuverlässig handhaben zu können. Eine Aufstockung mit kompetentem Personal muss sofort möglich sein und für bis zu mehrere Wochen aufrechterhalten werden können. Ausrüstungs- und logistische Zwänge werden eine nie dagewesene Höhe erreichen. Erfolgreiche MROs sind von vorab verfügbaren flexiblen, alle Ebenen abdeckenden Notfallplänen abhängig. Intensive integrierte Planung und hoher operativer Aufwand müssen ebenfalls während der gesamten eigentlichen Rettungsarbeiten in Echtzeit vonstatten gehen.

7 Alle an einer ressort-, zuständigkeits- und auftragsübergreifenden sowie möglicherweise internationalen Reaktion auf ein größeres Ereignis Beteiligten müssen zweifelsfrei wissen, wer zuständig ist, wie sich die Zusammenarbeit mit dem Zuständigen gestaltet, welche Rolle die anderen Beteiligten spielen und wie die Zusammenarbeit aussieht. SAR-Behörden können für die gesamte MRO nach einem größeren Schadensereignis oder Teile von ihr verantwortlich sein und sind in der Lage, ihren Aufwand nahtlos mit demjenigen anderer Agierender unter der Gesamtleitung einer anderen Behörde innerhalb oder außerhalb ihrer eigenen Organisation zu koordinieren. Das weitere Umfeld kann Schadensminderung, Lecksicherung und Bergung, Schadstoffbekämpfung, komplexe Verkehrsführung, umfangreichen logistischen Aufwand, medizinische und leichenbeschauerische Aufgaben, Unfallursachenermittlung, intensives öffentliches und politisches Aufsehen usw. umfassen. MRO-Pläne müssen Teil der Gesamtnotfallplanung für größere Ereignisse und mit ihr kompatibel sein. Pläne müssen Kommando-, Kontroll- und Kommunikationsstrukturen vorsehen, die gleichzeitige Operationen in der Luft, zu Wasser und an Land gestatten.

8 Die potentiellen verheerenden Konsequenzen einer mangelhaften Vorbereitung auf MROs hinsichtlich des Verlustes von Menschenleben und andere widrige Ergebnisse sind enorm. Größere Ereignisse können Hunderte oder Tausende von in entfernt liegenden und lebensfeindlichen Gegenden in Not befindliche Menschen bedeuten. Die Kollision eines großen Fahrgastschiffs, ein auf dem Wasser notgelandetes Flugzeug oder ein terroristischer Anschlag können beispielsweise die umgehende Rettung einer großen Zahl von Fahrgästen und Besatzungen unter widrigen Umweltbedingungen erfordern, unter denen viele Überlebende kaum in der Lage sein werden, sich selber zu helfen und wo die düsteren Ergebnisse von Fehlverhalten klar auf der Hand liegen.

9 Zur Vermeidung eines massiven Verlustes von Menschenleben ist die Bereitschaft zu einer außergewöhnlich umfassenden und schnellen Reaktion von entscheidender Bedeutung. Eine solche Bereitschaft steht in direktem Zusammenhang mit einer starken und visionären Führung und der Fähigkeit, außergewöhnliche Ebenen der Zusammenarbeit zu erlangen. Wegen des mit der Notfallbereitschaft für größere Ereignisse

communications will need to be available and interlinked amongst organizations at various levels to handle huge amounts of information reliably for the duration of the response. A surge in the numbers of competent staffing in all key organizations must be available immediately and be sustainable for up to weeks at a time. Equipment and logistics demands will jump to unprecedented levels. Successful MROs depend on the advance provision of flexible and all-level contingency plans. Intense integrated planning and operational efforts must also be carried out in real time throughout actual rescue efforts.

7 All who will be involved in the overall multi-agency, multi-jurisdiction, multi-mission and possibly international response to a major incidents will need clearly understand who is in charge, how to work with who is in charge, the respective roles of all involved, and how to interact with each other. SAR authorities may be responsible for all, or part, of the MRO responsibilities of the major incident response, and will be able to co-ordinate their efforts seamlessly with other incident responders under overall direction of another authority within or outside their agency. The broader response environment may involve hazards mitigation, damage control and salvage operations, pollution control, complex traffic management, large-scale logistics efforts, medical and coroner functions, accident-incident investigation, intense public and political attention, etc. MRO plans need to be part of and compatible with overall response plans for major incidents. Plans must typically allow for command, control and communications structures that can accommodate simultaneous air, sea and land operations.

8 Potential disastrous consequences of poor preparations for MROs in terms of loss of life and other adverse results are enormous. Major incidents may involve hundreds or thousands of persons in distress in remote and hostile environments. A large passenger ship collision, a downed aircraft, or a terrorist incident could, for example, call for the immediate rescue of large numbers of passengers and crew in poor environmental conditions, with many of the survivors having little ability to help themselves, and the dire results of failure are evident.

9 Preparedness to mount an extraordinarily large and rapid response is critical to preventing large-scale loss of lives. Such preparedness often depends on strong and visionary leadership and unusual levels of co-operation to achieve. There will often be strong resistance to paying the inherently high price in terms of time, effort and funding that preparedness for major incidents entails, particularly as they are rare events. The required levels of

verbundenen hohen Preises in Form von Zeit, Aufwand und Haushaltsmitteln wird es oftmals insbesondere deshalb großen Widerstand geben, weil solche Ereignisse so selten eintreten. Der für die Bereitschaft erforderliche Grad von Zusammenarbeit, Koordinierung, Planung, Ressourcen und Übungen stellt eine Herausforderung dar, die ohne den erforderlichen Einsatz von SAR- und Aufsichtsbehörden, Transportfirmen und ohne die Hilfe von Quellen bei Militär, Handel und anderen nicht realisierbar ist.

10 Die SAR-Behörden sollen MRO-Pläne mit Unternehmen koordinieren, die Schiffe und Luftfahrzeuge für den Transport einer großen Zahl von Personen betreiben. Solche Unternehmen sollen an den Vorbereitungen teilhaben, um die Notwendigkeit von MROs zu minimieren bzw. deren Erfolg für den Fall sicherstellen, dass sie dennoch erforderlich sind.

11 MRO-Planung, -Vorbereitungen und Übungen sind insbesondere deshalb unverzichtbar, weil die Gelegenheiten zur Abarbeitung von wirklichen Ereignissen mit MROs so selten sind. Aus diesem Grund ist die Übung von MROs besonders wichtig. Die Anlage 1 enthält eine Anleitung für die Planung und Durchführung solcher Übungen.

12 Die Regeln dieses Dokuments sollen Richtschnur für diejenigen Behörden und Organisationen sein, die gegebenenfalls für den Erfolg von MROs verantwortlich sind.

Allgemeine Anleitung

13 In Situationen mit einer großen Zahl von Personen in Not werden der Einsatzleiter vor Ort (OSC) und der zuständige Luftfahrzeugführer oder Kapitän eines Schiffes sich die Verantwortung vor Ort für die Sicherheit der Fahrgäste und Besatzung teilen, wobei der zuständige Luftfahrzeugführer oder Kapitän eines Schiffes vor oder nach dem Verlassen des Luftfahrzeugs oder Schiffes so viel dieser Verantwortung wie möglich übernehmen.

14 Luftfahrzeugführer und Kapitäne sind im Rahmen ihrer Möglichkeiten für das angemessene Manövrieren ihres Luftfahrzeugs oder Schiffes verantwortlich. Sie tragen ebenfalls die Gesamtverantwortung für die Sicherheit, die medizinische Versorgung, die Kommunikation, die Brandbekämpfung und Leckabwehr, die Aufrechterhaltung der Ordnung und die Erteilung allgemeiner Anweisungen.

15 Solange ein Schiff nicht unmittelbar zu sinken droht, empfiehlt es sich in der Regel für die Fahrgäste und Besatzung so lange an Bord zu verbleiben, wie dieses sicher machbar ist.

16 Ob im Falle eines auf dem Wasser notgelandeten Luftfahrzeugs die Fluggäste an Bord sicherer sind, soll von Fall zu Fall entschieden werden. In der Regel sollen sie das Luftfahrzeug auf See umgehend verlassen. An Land muss diese Entscheidung den Zustand des Luftfahrzeugs und der Umgebung, den für die Rettung oder die Reparatur des Luftfahrzeugs zu erwartende Zeitaufwand und die Frage berücksichtigen, ob die erforderliche Betreuung der Fluggäste am besten im Flugzeug durchführbar ist.

17 Der OSC wird in der Regel von dem Koordinator der SAR-Maßnahme (SMC) bestimmt. Ein OSC kann in der Lage sein, bestimmte Kommunikation vor Ort und mit

co-operation, co-ordination, planning, resources and exercises, required for preparedness are challenging and do not happen without the requisite commitment of SAR authorities, regulatory authorities, transportation companies, sources of military and commercial assistance and others.

10 SAR authorities should co-ordinate MRO plans with companies that operate ships and aircraft designed to carry large numbers of persons. Such companies should share in preparations to minimize the chances that MROs will be needed, and to ensure success if they are.

11 MRO planning, preparations and exercises are essential since opportunities to handle actual incidents involving mass rescues are rare. Therefore the exercising of MRO plans is particularly important. Appendix 1 provides guidance on planning and conducting such exercises.

12 The provisions of this document are intended to provide general guidance to authorities and organizations responsible for ensuring that MROs, should they be necessary, are successful.

General guidance

13 For a situation involving large numbers or persons in distress, on scene responsibilities for the safety of passengers and crew will be shared by the OSC and the aircraft pilot in command or ship master, with the pilot or master assuming as much of this responsibility as possible before or after the aircraft or ship is abandoned.

14 Pilots and masters are responsible for maneuvering the aircraft or ship as feasible and appropriate. They also have overall responsibility for safety, medical care, communications, fire and damage control, maintaining order and providing general direction.

15 Unless a ship appears to be in imminent danger of sinking, it is usually advisable for passengers and crew to remain on board as long as it is safe to do so.

16 In the case of a downed aircraft, whether passengers would be safer on board should be assessed for each situation. Usually they should promptly evacuate the aircraft at sea. On land this decision must account for the conditions of the aircraft and the environment, expected time to rescue or aircraft repair, and whether required passenger care can be best provided inside the aircraft.

17 The OSC will normally be designated by an SMC. An OSC may be able to handle certain communications on scene and with appropriate remote authorities to help

entsprechenden entfernten Behörden zur Entlastung des Luftfahrzeugführers oder des Kapitäns abzuwickeln, um ihnen die Intakthaltung ihres/ihrer Fahrzeuge zu ermöglichen. Diese beiden bedürfen jedoch selbst auch der Hilfe. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass es die Hautaufgabe des OSC ist, nach den allgemeinen Vorgaben des SMC die SAR-Einheiten und den Rettungseinsatz zu koordinieren, soll er alles zu ihrer Hilfe Machbare in Erwägung ziehen.

18 Es ist wichtig und soll bei der Vorausplanung berücksichtigt werden, dass unnötige Kommunikation mit dem Kapitän oder Luftfahrzeugführer eines in Not befindlichen Fahrzeugs auf ein Minimum beschränkt wird. Der Austausch von Informationen auf der Grundlage von SAR-Zusammenarbeitsplänen (siehe MSC/Circ.1000¹ oder nachfolgende Rundschreiben) während der gemeinsamen Planung und andere Maßnahmen werden die Notwendigkeit reduzieren, den Luftfahrzeugführer oder Kapitän in einer Krisensituation einmal oder mehrfach nach diesen Informationen zu befragen. Personen oder Organisationen, die um solche Informationen nachsuchen, sollen an eine Stelle an Land oder am Boden verwiesen werden, die auf die Abwicklung häufig wiederkehrender Informationsgesuche eingestellt ist.

19 Dem Nachweis und dem Verbleib aller Personen an Bord und aller Rettungsboote und -flöße soll höchste Priorität eingeräumt werden; Versuche, sie zusammenzuhalten, sind diesbezüglich von Vorteil. Die Verfügbarkeit von akkuraten Manifesten und Nachweisen ist entscheidend. Durch die Notwendigkeit Überlebensfahrzeuge erneut aufzusuchen und sie auf an Bord befindlichen Personen zu prüfen, können wertvolle Ressourcen vergeudet werden. Eine Möglichkeit besteht darin, Überlebensfahrzeuge zu versenken, sobald die in ihnen befindlichen Personen gerettet worden sind; jedoch muss jedoch bedacht werden, dass andere Überlebende die Fahrzeuge finden und benötigen könnten.

20 Da Kriegsschiffe häufig für das Auffinden von Personen, die ihr Luftfahrzeug oder Schiff verlassen haben, besser ausgerüstet sind als Handelsschiffe, soll der Einsatz solcher Schiffe erwogen werden.

21 Sofern vorhanden, sollen, insbesondere für das Bergen von schwachen und in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkten Überlebenden, Hubschrauber eingesetzt werden. Die Besatzungen von Rettungsfahrzeugen sollen in Hubschrauberwischverfahren geübt sein. Zur Unterstützung von Überlebenden kann ein Rettungsmann vom Hubschrauber abgewünscht werden.

22 Schifffahrtsunternehmen sollen dazu angehalten werden, große Fahrgastschiffe und möglicherweise auch andere Schiffstypen mit Hubschrauberlandeplätzen, deutlich gekennzeichneten Hubschrauberwischflächen und Bordhubschraubern auszurüsten, um eine direktere Übergabe von vielen Personen zu erleichtern.

23 Falls Überlebende von einem Schiff mit großem Freibord nicht sicher aus dem Wasser geborgen werden können, kann man sie zunächst auf kleinere Fahrzeuge und dann auf zunehmend größere bergen.

free the pilot or master to retain the integrity of his or her craft. However, these persons are themselves in need of assistance, and anything the OSC can do to help them should be considered, bearing in mind that the OSC's main duty is co-ordinating SAR facilities and rescue efforts under the SMC's general direction.

18 It is important to minimize unnecessary communications with the master of a ship or pilot in command of an aircraft in distress, and this should be taken into account in advance planning. Exchanges of information during joint planning by use of SAR Plans of Co-operation (see MSC/Circ.1000 or its superseding circulars) and other means will reduce the need to ask the pilot or master for this information one or more times during a crisis. Persons or organizations that want this information should be directed to a source ashore or on the ground that is prepared to handle what could be many requests.

19 High priority should be given to tracking and accounting for all persons on board and all lifeboats and rafts, and efforts to keep them together will help in this regard. Availability of accurate manifests and accounting is critical. The need to relocate survival craft and check for persons in them can waste valuable resources. One option is to sink survival craft once the persons in them have been rescued; however, the potential that other survivors may find and need the craft should be considered.

20 Navy ships are often better equipped than commercial vessels for retrieving people who have abandoned a ship or aircraft, and use of any such ships should be considered.

21 Helicopter capabilities should be employed if available, especially for retrieval of weak or immobile survivors. Lifeboat crews should be trained in helicopter hoist operations. Lowering a rescue person from the helicopter to assist survivors may be viable.

22 Ship companies should be encouraged to equip large passenger ships and possibly other types of vessels with helicopter landing areas, clearly marked hoist-winch areas, and onboard helicopters to facilitate more direct transfers of numerous persons.

23 If a ship with a large freeboard cannot safely retrieve survivors from the water or survival craft, it may be possible to first retrieve them onto small vessels, and then transfer them to progressively larger ones.

¹ Veröffentlicht im Verkehrsblatt 2001 Seite 392

24 Je nach den Umständen kann es sicherer sein, Überlebensfahrzeuge nach Land zu schleppen, ohne die Insassen auf See zu evakuieren. Rettungsboote könnten dergestalt gebaut sein, dass sie Fahrgästen für längere Zeiträume Schutz gewähren und sie in die Lage versetzen, das Land aus größerer Entfernung von der Küste aus eigener Kraft zu erreichen.

25 Soweit möglich sollen MROs von einem SMC in einem RCC koordiniert werden. In Abhängigkeit von der Größenordnung, Art und Komplexität einer Massenrettung, wird ein Rettungseinsatz möglicherweise besser durch eine in der SAR-Behörde höher angesiedelte Operationszentrale oder durch eine regierungsamtliche Stelle koordiniert. Bei dieser Entscheidung mögen u.a. folgende Betrachtungen eine Rolle spielen:

- Umfangreiche Unterstützung durch Organisationen, die sich normalerweise nicht mit SAR befassen,
- Erfordernis starker internationaler diplomatischer Unterstützung und
- ernste Probleme über den drohenden Verlust von Menschenleben hinaus wie Gefährdung der Umwelt, terroristische Bedrohung oder nationale Sicherheitsbelange.

26 Die folgenden Faktoren sollen bei der Planung von MROs berücksichtigt werden:

- Anwendung des Incident Command Systems (ICS)² oder anderer wirksamer Mittel zur Abarbeitung von ressort-, zuständigkeits- und auftragsübergreifenden Szenarien;
- Bestimmung von Situationen innerhalb des Such- und Rettungsgebiets (SRR), die möglicherweise zu einer MRO führen können, einschließlich Szenarien mit einer Serie von Unfällen oder Blackouts;
- Mobilisierung und Koordinierung von erforderlichen SAR-Einrichtungen, einschließlich solcher, die in der Regel nicht für SAR-Dienste zur Verfügung stehen;
- Fähigkeit der sofortigen Aktivierung von Plänen;
- Einsatzverfahren für das benötigte Personal;
- Bedarf an ergänzenden Kommunikationsmöglichkeiten, einschließlich möglichem Bedarf an Dolmetschern;
- Entsendung von Verbindungsoffizieren;
- Aktivierung von zusätzlichem Personal für Aufstockung, Ersatz oder Aufrechterhaltung des benötigten Personalbestandes;
- Bergung und Transport einer großen Zahl von Überlebenden (und gegebenenfalls Leichen) unter Berücksichtigung möglicherweise Verletzter und Ungeübter, altersbedingt Eingeschränkter und Unterkühlter usw.;
- Möglichkeit des zuverlässigen Nachweises aller Beteiligten, einschließlich Helfer, Überlebender, Besatzungen usw.;
- Versorgung, Hilfe und Weitertransport von Überlebenden nach Verbringung an einen sicheren Ort und Weitertransport von Leichen über ihre ursprüngliche Anlandestelle hinaus;

24 Depending on the circumstances, it may be safer to tow survival craft to shore without removing the occupants at sea. Lifeboats could be designed to support passengers for longer periods of time, and to be able to reach shore on their own from longer distances offshore.

25 To the extent practicable, MROs should be co-ordinated by an SMC in an RCC. However, depending on the magnitude, nature and complexity of a mass rescue incident, the rescue efforts may be better co-ordinated by an appropriate operations centre higher within the SAR agency or a government. Considerations in this decision might include, among others:

- extensive rescue support by organizations other than those commonly used for SAR;
- need for heavy international diplomatic support; and
- serious problems in addition to potential loss of lives, such as environmental threats, terrorist actions, or national security issues.

26 The following factors should be considered in MRO planning:

- use the Incident Command System (ICS) or other effective means of handling multi-agency, multi-jurisdiction, multi-mission scenarios;
- identify situations within the SRR that could potentially lead to the need for MROs, including scenarios that might involve cascading casualties or outages;
- mobilisation and co-ordination of necessary SAR facilities, including those not normally available for SAR services;
- ability to activate plans immediately;
- call up procedures for needed personnel;
- need for supplemental communications capabilities, possibly including the need for interpreters;
- dispatching of liaison officers;
- activation of additional staff to augment, replace or sustain needed staffing levels;
- recovery and transport of large numbers of survivors (and bodies, if necessary), accounting for survivors potentially having injuries and lack of training, age limitation, hypothermia, etc.;
- a means of reliably accounting for everyone involved, including responders, survivors, crew, etc.;
- care, assistance and further transfer of survivors once delivered to a place of safety, and further transfer of bodies beyond their initial delivery point;

² <http://www.uscg.mil/hq/g-m/mor/Articles/ICS.htm>

- Aktivierung der Pläne zur Unterrichtung, Handhabung und Unterstützung zahlreicher Medien und Familien;
- Überwachung des Zugangs zum RCC und zu anderen sensiblen Einrichtungen und Örtlichkeiten;
- je nach Bedarf Pläne für Reserve-RCC und RCC-Verlegung und
- jederzeitige Verfügbarkeit von Plänen, Checklisten und Ablaufdiagrammen für alle potentiellen Anwender.

27 Irgendwann kann das Vermögen eines RCC erschöpft sein, die wirksame Koordinierung einer MRO unter gleichzeitiger Beibehaltung seiner originären SAR-Zuständigkeiten durchzuführen und ein anderes RCC oder eine übergeordnete Stelle muss die Zuständigkeit für die MRO übernehmen.

28 Unter Berücksichtigung dieser Möglichkeiten sollen MRO-Pläne unterschiedliche Reaktionsgrade und Kriterien für den jeweils zu realisierenden Reaktionsumfang vorsehen. So kann es beispielsweise für den Fall, dass örtliche SAR-Ressourcen erschöpft sind, oder von Beginn an erforderlich sein, SAR-Ressourcen von entfernten nationalen oder internationalen Quellen zu beschaffen.

29 Erfahrungen aus Reaktionen auf größere Ereignisse haben unter anderen folgende praktische Hinweise ergeben:

- Planen und üben Sie, wie jede Behörde, die von einem realen oder potentiellen Massenrettungsfall Kenntnis erhält, unverzüglich alle potentiell beteiligten anderen Behörden alarmieren und mit ihnen in Konferenzschaltung treten kann. Weisen Sie die Behörden ein und ermögliche Sie allen Beteiligten, sofort tätig zu werden (dieses erfordert die Festlegung von rund um die Uhr erreichbaren Kontaktpunkten in allen Behörden, die auch die Vollmacht zum sofortigen Handeln und Einsatz von Ressourcen haben);
- koordinieren Sie alle Rettungsmaßnahmen von Anfang an in wirksamer Weise;
- beginnen Sie sofort mit dem erforderlichen hohem Einsatz von Ressourcen, statt zu spät mit zu geringem Aufwand;
- setzen Sie tauglichere Ressourcen, wie etwa Kreuzfahrtschiffe, für die Anbordnahme einer großen Zahl von Überlebenden ein;
- stellen Sie sicher, dass MRO-Pläne Fragen der Interoperabilität und Kompatibilität der Kommunikation lösen;
- bergen und sichern Sie Trümmer für nachfolgende Ermittlungen;
- setzen Sie Sicherheitspläne in Kraft, um den Zugang zum RCC zu beschränken;
- legen Sie vorab die Einbindung von Rotem Kreuz, Seelsorgern, Experten für posttraumatische Stressbehandlung und sonstiger humanitärer Unterstützung fest;
- bestimmen Sie leitende Behördensprecher, um die Zeit der mit der Abwicklung des aktuellen Falls Befassten zu schonen und bestimmen Sie einen leitenden Beamten zur Unterrichtung von Familien;
- legen Sie den Zeitpunkt eindeutig fest, an dem SAR-Reaktionen (Rettung von Menschenleben) beendet

- activation of plans for notifying, managing and assisting the media and families in large numbers;
- control of access to the RCC and other sensitive facilities and locations;
- RCC backup and relocation plans, as appropriate; and
- ready availability to all potential users of plans, checklists and flowcharts.

27 At some point the ability of an RCC to continue to effectively co-ordinate the MRO and still handle its other SAR responsibilities might be overwhelmed, and another RCC or a higher authority may need to assume responsibility for the MRO.

28 With these possibilities in mind, MRO plans may provide for various degrees of response, along with criteria for determining which amount of response will be implemented. For example, as local SAR resources are exhausted, or from the outset, SAR resources may need to be obtained from distant national or international sources.

29 Experiences in responding to major incidents have resulted in other practical advice such as the following:

- plan and exercise how any agency receiving notification of an actual or potential mass rescue event can immediately alert and conference call other authorities that will potentially be involved, brief them, and enable immediate actions to be taken by all concerned (this will require identification of contacts in each agency that can be contacted on a 24-hour basis, and that have authority to immediately initiate actions and commit resources);
- co-ordinate all rescue operations effectively from the very beginning;
- begin quickly with a high level of effort stand down as appropriate rather than begin too late with too little effort;
- use more capable resources like cruise ships for taking large numbers of survivors on board;
- ensure that MRO emergency plans address communications interoperability or interlinking;
- retrieve and protect debris as evidence for follow on investigation;
- put security plans in place to limit access to the RCC;
- arrange in advance to involve the Red Cross, chaplains, critical incident stress experts and other such support for human needs;
- identify senior agency spokespersons to protect the time of workers directly involved in the response and designated a senior official to provide information to families;
- clearly identify the point at which the SAR response (lifesaving) has ended, and the focus shifts to inves-

- sind und der Fokus sich auf Ermittlung und Bergung richtet;
- seien Sie bereit, erforderlichenfalls ein Incident Command System (ICS) anzuwenden;
 - stellen Sie sicher, dass der Luftverkehr und der Luftraum vor Ort überwacht werden kann / überwacht wird;
 - der SMC kann häufig davon profitieren, vor Ort zusätzliches Verbindungspersonal zu bestimmen;
 - schätzen Sie Entwicklung und Bedarf ab und handeln Sie frühzeitig;
 - stellen Sie sicher, dass die Anwendungsbereiche von SAR- und anderen Notfall- und Katastrophenplänen koordiniert sind mit dem Ziel, Lücken, Überlappungen und Konfusion darüber zu reduzieren, wer zuständig und welchen Verfahrensweisen wann und wo zu folgen ist;
 - überwachen Sie den Zugang, auch der Medien, zum Unfallort;
 - arbeiten Sie im voraus aus, wie private Ressourcen in angemessener Weise zur Ergänzung anderer SAR-Ressourcen verwendet werden können;
 - stellen Sie sicher, dass die SAR-Pläne logistische Unterstützung bieten für eine große Zahl von Rettern und Überlebenden, einschließlich – soweit möglich – voraus arrangierter Unterkünfte und Zugang zu Proviant, medizinischer Versorgung und Transportkapazität;
 - erwägen Sie, von anderen Luftverkehrs- und Schifffahrtsgesellschaften als denen, deren Flugzeug oder Schiff in das Ereignis verwickelt ist, Unterstützung anzufordern und seien Sie über die Art der von solchen Organisationen zu erwartenden Hilfeleistung im Bilde;
 - Streifencodearmbänder können vor, während und nach einem Unfall ein wirksames Mittel zur Identifizierung von Kindern darstellen;
 - versuchen Sie, dem Piloten oder Kapitän und den Besatzungen Last von den Schultern zu nehmen;
 - schicken Sie, sofern sicher und angebracht, zur Unterstützung des Kapitäns und des SAR-Personals einen Schiffsicherheitsbeauftragten an Bord;
 - tauschen Sie Fähigkeiten, Expertise und Güter zwischen regierungsamtlicher Stelle und Wirtschaft aus, um aus den Stärken beider ein Optimum an Vorteil zu ziehen.
- tigation and recovery;
- be prepared to use an ICS when appropriate;
 - ensure that air traffic and air space can be and is controlled on scene;
 - the SMC can often benefit from assigning additional liaison personnel on scene;
 - anticipate development and needs and act early;
 - ensure that the scopes of SAR plans and other emergency or disaster response plans are co-ordinated to reduce gaps, overlaps and confusion about who is in charge and what procedures will be followed at various times and places;
 - control access to the scene, including access by the media;
 - work out in advance how private resources can be appropriately used to supplement other SAR resources;
 - ensure that SAR plans provide for logistics support for large numbers of rescuers and survivors, including pre-arranged accommodations, if possible, and availability of food, medical care and transportation;
 - consider requesting assistance from airlines and shipping companies other than the one whose aircraft or ship is involved in the incident, and know the types of assistance that such organizations might provide;
 - bar coded bracelets can be an effective means of identifying children before, during and after the emergency;
 - attempt to reduce the burden on a pilot or master and crews;
 - if safe and appropriate to do so, place a marine casualty officer on board to assist the master and SAR personnel;
 - share capabilities, expertise and assets among government and industry to take maximum advantage of the strengths of each.

Kommunikation

30 Kommunikationspläne müssen ein enormes Kommunikationsaufkommen bewältigen können, da bei einem größeren Ereignis in der Regel eine große Zahl von reagierenden Organisationen von Anfang an wirksam miteinander kommunizieren können müssen. Je nach Bedarf sollen vorab Vorkehrungen getroffen werden, um an sich nicht dialogfähige behördliche Kommunikationssysteme miteinander zu verknüpfen. Die Terminologie zwischenbehördlicher Kommunikation muss von allen Beteiligten verstanden werden.

Koordinierung größerer Ereignisse

31 Ungeachtet der Größenordnung und Priorität der mit der Reaktion auf ein größeres Ereignis verbundenen

Communications

30 Communication plans must provide for a heavy volume of communication use, as a major incident will normally involve many responding organizations that need to communicate effectively with each other from the beginning. As necessary, advance arrangements should be made to link means of interagency communications that are not inherently interoperable. Interagency communications must be based on terminology that all involved understand.

Major incident co-ordination

31 Regardless of the magnitude and priority of the life-saving efforts involved in responding to a major incident,

Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben, soll – sofern vor Ort neben SAR gleichzeitig andere Aufgaben von anderem als SAR-Personal durchgeführt werden – die Gesamtreaktion einschließlich SAR mit diesen anderen Aufgaben – wie etwa Brandbekämpfung – gut koordiniert sein.

32 Werden bestimmte Grundkonzepte und -begriffe/-bedingungen von allen anerkannt und verstanden, so werden alle Notfallbeteiligten sehr viel besser in der Lage sein, ihre gemeinsamen Anstrengungen zu koordinieren.

33 Für den SAR-Anteil der Reaktion sollen SAR-typische Verfahren zur Anwendung kommen; diese Verfahren werden jedoch von anderem Aufwand weitestgehend unabhängig sein. Unternehmen oder Behörden mit anderer Zielsetzung werden den entsprechenden für ihre Organisation und Aufgaben entwickelten Kommando-, Überwachungs- und Kommunikationsverfahren folgen.

34 Das SAR-System kann auf die normale Art und Weise arbeiten oder die für die besonderen Erfordernisse einer Massenevakuierung entwickelten Verfahrensweisen verwenden. Es soll jedoch sachgerecht mit dem Gesamtführungsschema zur Abarbeitung des Ereignisses verbunden sein und ihm unterliegen.

35 Für größere Ereignisse kann auch ein Krisenmanagement für die Gesamtreaktion erforderlich sein. Mit dem **Incident Command System (ICS)** kann diesem Erfordernis in einfacher und wirksamer Weise begegnet werden. Das ICS ist am wirkungsvollsten mit einem gewissen Grad an vorheriger Routinebildung und Übung. Da SAR- und Verkehrsbehörden in der Notfallgemeinschaft voraussichtlich mit der Notwendigkeit der Anwendung von ICS konfrontiert werden, sind in Anhang 3 zur Routinebildung mit dem ICS allgemeine Informationen enthalten. Das ICS ist ein Beispiel eines für ein Notfallmanagement anwendbaren wirksamen Systems und bildet ein Werkzeug, das dort angewendet werden kann, wo kein vergleichbares Mittel für das Gesamtmanagement eines Ereignisses eingerichtet ist.

Planung und Reaktion der Wirtschaft

36 Die SAR-Behörden sollen MRO-Pläne mit Unternehmen koordinieren, die Schiffe und Luftfahrzeuge für den Transport einer großen Zahl von Personen betreiben. Solche Unternehmen sollen an den Vorbereitungen teilhaben, um die Notwendigkeit von MROs zu minimieren bzw. deren Erfolg für den Fall sicherzustellen, dass sie erforderlich sind. Anhang 2 bietet eine Anleitung über die Rolle der Wirtschaft und behandelt Fragen der möglichen Organisation des Einsatzes von Feldmannschaften und Notfallzentralen des Unternehmens zur Wahrnehmung seiner Verantwortung im Rahmen der Durchführung von MROs. Für Fahrgastschiffe sind die SAR-Zusammenarbeitspläne Bestandteil der MRO-Pläne.

Beziehungen zur Öffentlichkeit und zu den Medien

37 Für die der öffentliche Meinungsbildung über MROs können Medienberichte wichtiger sein als die Tätigkeit der SAR-Dienste. Grundsätzlich kann die Rolle der Medien entscheidend sein für die Reaktion der Öffentlichkeit und derer, die im Zuge der Gewährleistung von Sicherheit, Erfolg und Krisensteuerung direkt an dem Notfall beteiligt sind. Es soll zu keinen ungerechtfertigten Verzögerungen bei der Versorgung der Medien mit Informationen kommen. Die Informationen sollen eindeutig,

if any other functions are being carried out concurrently on scene by other than SAR personnel, the overall response involving SAR and the other functions, e.g., fire-fighting, should be well co-ordinated.

32 If certain basic concepts and terms are recognized and understood by all emergency responders, they will be much better prepared to co-ordinate joint efforts.

33 Standard SAR procedures should typically be followed for the SAR part of the response, but these procedures will be largely independent of other efforts. Companies or authorities handling other aspects of the response will follow command, control and communication procedures developed for their respective organizations and duties.

34 The SAR system can function in its normal manner or use modified SAR procedures established to account for special demands of mass rescues, but it should be appropriately linked and subjected to a scheme for management of the overall incident response.

35 For major incidents, crisis management for the overall response may also be needed. The **Incident Command System (ICS)** is one simple and effective means of meeting this need. The ICS works best with some advance familiarization and exercising. Since SAR and transportation authorities are likely to encounter use of the ICS within emergency response communities, Appendix 3 provides general information for familiarization with the ICS. The ICS is an example of an effective system used for emergency management, and is a tool that can be used where no equivalent means of overall incident management is in place.

Industry planning and response

36 SAR authorities should co-ordinate MRO plans with companies that operate aircraft and ships designed to carry large numbers of persons. Such companies should share in preparations to minimize the chances that MROs will be needed and to ensure success if they are. Appendix 2 provides guidance on industry roles and discusses how companies could arrange for use of company field teams and emergency response centres as possible means of carrying out their MRO responsibilities. For passenger ships, SAR Plans of Co-operation are part of MRO plans.

Public and media relations

37 What the media reports may matter more than what SAR services do for shaping of public opinion about MROs. Importantly, the role of the media may be critical in shaping the actions of the public and those directly involved in the distress situation in a way that contributes to safety, success and panic control. There should be no unwarranted delays in providing information to the media. Information should be readily available, clear, accurate, consistent and freely exchanged among emergency res-

korrekt und der Sachlage entsprechend unmittelbar zur Verfügung stehen und zwischen den mit der Abwicklung des Notfalls Befassten und anderen Betroffenen, wie Öffentlichkeit und Familien der Personen an Bord, ungehindert fließen.

38 Bestimmen Sie Sprecher(innen) und skizzieren Sie das zu Verlautende; bleiben Sie sachlich. Wenn die SAR-Dienste keine(n) Sprecher(in) für ein größeres Ereignis benennen, werden die Medien es selbst tun. Mit Spekulationen über Unfallursachen sollen Sprecher vorsichtig sein und die Medien darauf verweisen, dass die laufenden Maßnahmen der Rettung von Menschenleben dienen.

39 Stellen Sie sicher, dass die Medien darüber unterrichtet sind, wer für die Koordinierung der Rettungsmaßnahmen verantwortlich ist.

40 Ein(e) nicht direkt mit dem Ereignis befasste(r) Sprecher(in) kann wichtig sein für die Entlastung des IC und des SMC von dieser Aufgabe.

41 Viele Einheiten wie Schiffe, Luftfahrzeuge, Unternehmen und SAR-Dienste sind an einem größeren Ereignis beteiligt. Eine Koordinierung ist erforderlich, damit viele Boten mit einer Zunge sprechen. Soweit möglich, sollen nur Live-Interviews gegeben werden.

42 Dieses kann durch die sofortige Einrichtung eines abseits des SMC gelegenen gemeinsamen Informationszentrums erreicht werden. Das Zentrum kann geeignete Verfahrensweisen dafür festlegen, welche Mitteilungen wie veröffentlicht werden. Da solche Meldungen sensibel sein können, ist es entscheidend, dass alle die gleiche Information übermitteln. Das Zentrum kann für die Koordinierung der über das Internet zur Verfügung gestellten Informationen und gegebenenfalls die Einrichtung und Pflege einer öffentlichen Webseite zuständig sein.

43 Die Medien bilden einen globalen Markt mit weltweiten Nachrichtensendungen rund um die Uhr. Die Medien werden einen Weg finden, um vor Ort an Informationen, Bilder und Filme aus erster Hand zu gelangen. Die Sicherheit und der Inhalt der Berichterstattung kann dadurch verbessert werden, dass der Transport der Medien zum Unfallort organisiert und der Medienzugang gesteuert wird.

44 Die Medien können unter Umständen vor Ort mehr Ressourcen mobilisieren als SAR-Dienste. Die SAR-Zusammenarbeitspläne sollen dem Umgang mit solchen Situation Rechnung tragen.

45 Die Öffentlichkeit soll über eingesetzten SAR-Mittel unterrichtet und, soweit möglich, den Familien, Medien und anderen eine Internetadresse oder eine Liste mit Telefonkontakten für weitere Informationen zur Verfügung gestellt werden.

46 Es sollen Vorkehrungen getroffen werden, eine große Zahl von Anrufern gleichzeitig abfertigen zu können, ohne dass das Telefonsystem überlastet oder der Computerserver zum Absturz gebracht wird.

47 Die Bereitstellung von ‚stand by‘ Webseiten durch Transportunternehmen und SAR-Behörden kann bei der Abwicklung einer Flut von Informationsgesuchen eine Hilfe sein. Diese Seiten können für die Bereitstellung von allgemeinen medienrelevanten Informationen schnell aktiviert werden. Internetinformationen sollen zeitgerecht

ponders and others concerned, such as the public and families of persons on board.

38 Identify spokespersons and outline what they will say, staying factual. If SAR services do not provide a public spokesperson for a major incident, the media will. Spokespersons should be cautious about speculating on causes of accidents and should inform the media that current operations are focused on saving lives.

39 Ensure that the media knows who is in charge of coordinating rescue operations.

40 A single spokesperson not directly involved in the incident can be valuable in relieving the IC and SMC of this duty.

41 Many entities are involved in a major incident, including ships, aircraft, companies and SAR services. Coordination is required to ensure that there is one message with many messengers. Interviews should be live if possible.

42 Prompt establishment of a joint information centre away from the SMC will help to achieve this goal. The centre can establish proper procedures for establishing what messages will be released to the public and how those messages will be released. Since the messages may be sensitive, it is critical that everyone communicates the same information. The centre can be responsible for co-ordinating information made available via the internet and perhaps establishing and maintaining a public web site.

43 The media is a 24-hour global market, with news broadcast worldwide around the clock. The media will find a way to get to the scene for first hand information, pictures and video. By providing transportation to the scene and controlling media access, safety and what is reported can be improved and better controlled.

44 Media outlets may have more resources to mobilize on scene than do SAR authorities, and RCC operating plans should account for how to deal with such situations.

45 Information should be provided to the public on what SAR facilities are being used and, if possible, a web address or list of contact phone numbers should be provided for families, media and others to contact for more information.

46 Preparations should be made so that large numbers of callers can be accommodated without saturating the phone system or crashing the computer server.

47 Advance preparation of standby web pages by transportation companies and SAR authorities can help in responding to floods of requests for information. These pages can be quickly posted to provide general information the media can use. Web information should be timely and accurate. Once posted, these pages can be easily

und korrekt sein. Einmal aktiviert können diese Seiten ohne Umstände fortgeschrieben werden und auch Angaben enthalten über:

- Kontaktinformationen,
- grundlegende regierungsamtliche und wirtschaftsrelevante Fakten,
- Begriffsbestimmungen aus Wirtschaft und SAR,
- Fotos und statistische Angaben zu Luftfahrzeugen, Schiffen und SAR-Mitteln,
- Antworten auf häufig wiederkehrende Fragen,
- Links zu anderen Schlüsselseiten,
- Angaben zu Fahrgastkapazität, Besatzungsstärke, Schiffsplänen und Brandbekämpfungs-/Feuerlöschkapazität sowie
- eine Auswahl von Videoclips über eine Fahrzeugbegehung oder die Besatzung bei der Durchführung von Rettungsübungen.

48 Neben den Medien werden auch Familien und andere Organisationen diese Informationen haben wollen.

Folgeaktionen

49 Es ist sehr wichtig, die in realen MROs und MRO-Übungen gesammelten Erfahrungen zu entwickeln und sie mit anderen zu teilen. Jedoch werden (häufig übertriebene) haftungsrechtliche Bedenken der Aufdeckung von Sachverhalten entgegenstehen, die man hätte besser lösen können.

50 Da gesammelte Erfahrungen dazu beitragen können, die Wiederholung ernsthafter Fehler zu vermeiden, soll zwischen den Hauptakteuren vereinbart werden, wie die gesammelten Erfahrungen anonymisiert und breit gestreut werden können. Die bei MROs gesammelten Erfahrungen sollen nicht nur national, sondern auch international geteilt werden.

51 Der sorgfältige Nachweis des Verbleibs von Überlebenden, nachdem sie an einen sicheren Ort gebracht worden sind, ist wichtig. Die Überlebenden müssen fortlaufend über die sie betreffende Planung und die laufenden Maßnahmen unterrichtet werden. Es kann schwierig sein, eine große Zahl von Personen, die sich häufig auch noch an unterschiedlichen Orten aufhalten, im Auge zu behalten und mit ihnen zu arbeiten.

52 Es sind oftmals die Transportunternehmen, die am besten dazu geeignet sind, Überlebende während dieser Zeit zu betreuen und ihnen Beistand zu gewähren. Besatzungsmitglieder können an unterschiedlichen Stellen postiert werden, um Namen und Verbleib der Fahrgäste zu registrieren. Eine andere Möglichkeit für Fluggesellschaften und Fahrgastschiffe ist die Anbringung von Plastikkarten mit Telefonnummern an den Rettungswesten, um Fahrgästen das Anrufen bei dem Unternehmen zu ermöglichen. Einige Gesellschaften verwenden Armbänder mit Balkencode, um Kinder unter den Fahrgästen im Auge zu behalten.

53 In entfernten Gebieten mit unzureichenden oder gänzlich fehlenden Telefondiensten gestaltet sich die Kommunikation mit Fahrgästen schwieriger. Wenn Telefone vorhanden sind, kann es am vorteilhaftesten sein, sich telefonisch bei den Fluggesellschaften oder

updated with the status of the incident and could also include:

- contact information;
- basic government or industry facts;
- industry and SAR definitions;
- photographs and statistics of aircraft, ships and SAR facilities;
- answers to frequently asked questions;
- links to other key sites;
- information on passenger capacity, crew size, vessel plans and firefighting capabilities; and
- library footage of a vessel inspection or of the crew performing lifesaving drills.

48 Besides the media, families and other organizations will also want this information.

Follow up actions

49 It is very important to develop and share lessons learned from actual MRO operations and exercises. However, concerns (often excessive) about legal liability may discourage highlighting matters that could have been done better.

50 Since lessons learned can help prevent recurring serious mistakes, agreement should be reached among principal participants on how lessons learned can be depersonalized and made widely available. Lessons learned from MROs should be shared not just locally, but internationally.

51 Careful accounting for survivors after they have been delivered to a place of safety remains important. They need to be kept informed about plans for them and about the ongoing response operations. With large numbers of persons often staying in different places, keeping track of and working with them can be difficult.

52 Transportation companies are often best suited to handle and assist survivors during this time. Crewmembers may be placed at various locations to record passenger names and locations. Another possibility is for airlines or passenger ships to attach plastic cards to life vests to give passengers phone numbers for contacting the company. Some companies use bar coded bracelets to track children who are passengers.

53 Communicating with passengers is more difficult in remote areas, where phone service may be inadequate or lacking. If phones do exist, calling the airline or shipping company may be the best way to check in and find out information. In more populated areas, local agencies may

Schiffahrtsunternehmen zu melden und um Informationen nachzusuchen. In dichter bevölkerten Gebieten haben die örtlichen Behörden möglicherweise einen Notevakuierungs- oder anderen nützlichen Plan, der in Kraft gesetzt werden kann.

54 Um Fahrgäste vor den Belästigungen durch Reporter und Kameras zu schützen, können Überlebende in Hotels oder anderen Zufluchtsorten untergebracht werden. Es müssen jedoch Sichtungs- und Landestellen eingerichtet und allem Rettungs- und karitativen Personal bekannt gemacht werden.

have an emergency evacuation or other useful plan that can be implemented.

54 To protect passengers from harassment by interviewers and cameras, survivors might be placed in hotels or other places of refuge. However, triage and landing locations must be established and publicized to all rescue personnel and good Samaritans.

COMSAR/Circ.31
Anlage
Anhang 1

COMSAR/Circ.31
ANNEX

ANHANG 1

ÜBUNG VON MASSENRETTUNGSOPERATIONEN

Weil die Gelegenheiten zur Abarbeitung von realen Ereignissen mit MROs selten und herausfordernd sind, ist das Üben von MROs besonders wichtig. Massenevakuierungs- und -Rettungsvorgänge sind schwierig und teuer; dieses führt zu der Neigung einer übermäßigen Anwendung von Simulationsverfahren während der Übungen anstelle von Echtübungen vor Ort.

Nicht alle Ziele einer MRO müssen in einer einzigen großen Übung angesprochen werden, sondern sie können teilweise durch laufende Einbindung in mehrere Übungen zur Erprobung anderer Systeme erfüllt werden. Realistische Übungen jedoch sind erforderlich und teuer. Es können über 1.000 freiwillige Fahrgäste oder Hunderte von freiwilligen Flugzeugpassagieren erforderlich sein, um eine realistische Übung durchzuführen.

Für die Simulation von Kommandostellen, die in der Regel an unterschiedlichen Orten liegen würden, können separate Räume verwendet werden.

MRO-Übungen sollen ideeller Weise folgende Ziele erreichen:

- Es sollen berücksichtigt werden:
 - o Besatzungs- und Fahrgastlisten
 - o gerettete Fahrgäste und Besatzungsmitglieder, bis diese nach Hause zurückkehren können
 - o alle mit der Rettung und Nachsorge befassten Personen
 - o Rettungsboote einschließlich leeren Boote oder Flöße
 - o Fragen im Zusammenhang mit großem Freibord möglicher Rettungseinheiten
- Vorhandene Ressourcen festlegen und ihnen Aufgaben zuweisen:
 - o Benutzen Sie AMVER
 - o potentielle landgestützte und schwimmende Ressourcen
 - o Ressourcen örtlicher Behörden (medizinisches Personal, Krankenhauseinrichtungen, Feuerwehren, kommunale Einrichtungen, Transportressourcen)

APPENDIX 1

EXERCISES FOR MASS RESCUE OPERATIONS

Since opportunities to handle actual incidents involving mass rescues are rare and challenging, exercising MRO plans are particularly important. Mass evacuation and rescue operations are difficult and costly, leading to a tendency to use simulation excessively during exercises rather than physically exercising on scene efforts.

MRO exercise objectives need not be addressed in a single large exercise, but may be satisfied in part by routine incorporation into multiple drills, some intended mainly to test other systems. However, realistic drills are necessary and costly, and over 1,000 volunteer ship passengers or hundreds of volunteer aircraft passengers will likely be needed to conduct a realistic exercise.

Separate rooms can be used to simulate command posts that would normally be in separate locations.

MRO exercises should ideally achieve the following objectives:

- Account for:
 - o Crew and passenger lists
 - o Rescued passengers and crew until they can return to their homes
 - o All persons associated with the rescue and aftermath operations
 - o Lifeboats, including empty boats or rafts
 - o High freeboard issues for likely rescue facilities
- Identify and task available resources:
 - o Use of Amver
 - o Potential resources ashore and afloat
 - o Resources from local agencies (medical personnel, hospital facilities, fire department, general community, transportation resources)

- o nationale und regionale militärische und sonstige Ressourcen
- Meldeverfahren, Verfügbarkeit von Ressourcen, Rechtzeitigkeit der Anfangsreaktion, Echtzeitelemente, Konferenzmöglichkeiten und Gesamtkoordinierung festlegen
- sicherstellen, dass die Rolle aller Behörden geordnet, verstanden und genau befolgt wird.
- Fähigkeiten potentieller OSCs und die Übertragung von OSC-Aufgaben erproben.
- den Kontrollumfang festlegen.
- eine Schiff oder ein Luftfahrzeug evakuieren
- die Aktivitäten und den Austausch von Informationen koordinieren
 - o Kommunikation (RCC-RCC, regierungsamtliche Stelle-Schiffahrt, RCC-OSC, vor Ort, Land-Schiff, Boden-Luft, Schiff-Luft, SAR-Mittel-Überlebensfahrzeuge usw.)
 - o Informationen für alle Betroffenen (festlegen, zusammenführen, bereinigen, abrufen, in der korrekten Form und zur rechten Zeit an die richtige Stelle übermitteln)
 - o Neue Kommunikations- und Informationsmanagementtechnologien
 - o Medien und nächste Angehörige
- Fahrgäste sicherer übergeben und versorgen (bei der Evakuierung, in Überlebensfahrzeugen, bei der Rettung, medizinisch, Schutz vor Umwelteinflüssen, Übergabe nach der Rettung)
- alle Kommunikationsverbindungen, die für die Benachrichtigung, Koordinierung und Unterstützung benötigt werden, erproben
- medizinische Sichtung und Leistung Erster Hilfe
- Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems des Schiffes abschätzen
- Koordinierung mit örtlichen Behörden erproben
- Nahrungsmittel, Trinkwasser, Rettungswesten und andere Schutzkleidung für Überlebende bereitstellen
- Massenrettungspläne erproben:
 - o SAR-Dienste
 - o Unternehmen (einschließlich der Luftfahrzeug- und Schiffspläne)
 - o alle relevanten Notfallorganisationen, z. B. Katastrophendienst, Militär, Feuerwehr und Medizin
 - o Transport und Unterkunft
- Grad der wirksamen Umsetzung früher gesammelter Erfahrungen in den fortgeschriebenen Plänen abschätzen und ihre Verbreitung bewerten
- Bergungs- und Verschmutzungsbekämpfungsfähigkeiten üben
- notfallbedingte Verlegung von manövrierbehinderten Fahrzeugen durchführen
- externe Angelegenheiten wie internationale Beziehungen und Öffentlichkeitsarbeit üben:
 - o Einbindung notwendiger Teilnehmer
 - o schnelle Einrichtung ausreichend besetzter gemeinsamer Informationszentren
- o National and regional military and other resources
- Evaluate notification processes, resource availability, timeliness of initial response, real-time elements, conference capabilities and overall co-ordination
- Ensure all agency roles are sorted out, understood and properly followed
- Test capabilities of potential OSCs and ability to transfer OSC duties
- Evaluate span of control
- Evacuate a ship or aircraft
- Co-ordinate activities and achieve information exchanges
 - o Communications (RCC-RCC, government-industry, RCC-OSC, on scene, shore-ship, ground-air, ship-air, SAR facility-survival craft, etc.)
 - o Information for all concerned (identify, merge, purge, retrieve and transfer to the right place in the right form at the right time)
 - o New communication and information management technologies
 - o Media and next-of-kin
- Safely transfer and care for passengers (evacuation, in survival craft, rescue, medical, protection from environment, post-rescue transfers, etc.)
- Test all communication links that may be needed for notification, co-ordination and support
- Conduct medical triage and provide first aid
- Assess ship's safety management system effectiveness
- Exercise co-ordination with local response agencies
- Provide food, water, lifejackets and other protective clothing to survivors
- Test mass rescue plans:
 - o SAR services
 - o Company (including aircraft and ship plans)
 - o Any relevant emergency response organizations, e.g., disaster response, military, fire-fighting and medical
 - o Transportation and accommodations
- Assess how effectively earlier lessons learned have been accounted for in updated plans and how well these lessons were disseminated
- Exercise salvage and pollution abatement capabilities
- Carry out emergency relocation of the disabled craft
- Exercise external affairs, such as international and public relations:
 - o Necessary participants involved
 - o Joint information **centres** established quickly and properly staffed

- o wirksame Unterrichtung der Presse, beispielsweise einheitliche Informationen aus unterschiedlichen Quellen
 - o Benachrichtigung der nächsten Angehörigen und Unterrichtung der Familien
 - o Leistungsfähigkeit des Personals und der Ausrüstung für die Abarbeitung eingehender Informationsanfragen
 - o gerettete Personen entdeckt, sie unterrichtet gehalten und ihre Bedürfnisse befriedigt sowie sie wieder mit ihren Hab und Gut zusammengeführt
- In der Regel wird eine Übung in folgenden Schritten geplant:
- Einvernehmen über das Szenario, die Ziele und den Umfang der Übung herbeiführen
 - ein multi-disziplinäres Planungsteam einberufen und Einvernehmen über die Ziele jedes Aspekts der Übung herbeiführen
 - Die Hauptereignisse und zugehörigen Fahrpläne entwickeln
 - die Verfügbarkeit zu beteiligender Behörden einschließlich aller Medienvertreter oder Freiwilliger bestätigen
 - die Verfügbarkeit von Beförderungsmitteln, Gebäuden, Ausrüstung, Luftfahrzeugen, Schiffen oder anderen benötigten Ressourcen bestätigen
 - alle zu verwendende Kommunikation einschließlich Funk- und mobilen Telefongeräten an oder in Nähe von dem Ort erproben, an dem sie verwendet werden sollen
 - alle Teilnehmer und Personen, welche die Übung unterstützen, bestimmen und briefen; gute, unabhängige Kommunikation der Unterstützenden mit Personen sicherstellen, welche die Übung beaufsichtigen
 - sicherstellen, dass alle Beteiligten wissen, was für den Fall zu tun ist, wenn während der Übung ein tatsächlicher Notfall eintritt
 - für die Sicherheit eventueller Beobachter Sorge tragen und sie über den Fortgang der Übung unterrichtet halten
 - bei länger dauernden Übungen für Nahrungsmittel und WC-Anlagen sorgen
 - Verwendung von „Übung“-Schildern, Vorankündigungen und anderen Mitteln, um zu vermeiden, dass nicht an der Übung Beteiligte fälschlich alarmiert werden
 - Zeit und Ort von Einsatzbesprechungen festlegen
 - Schlussfolgerungen und Empfehlungen mit der für die Abarbeitung jeder Empfehlung verantwortlichen Einheit abstimmen und vorbereiten sowie das Fälligkeitsdatum einer Maßnahme festlegen
 - einen anschaulichen, präzisen Bericht und seine entsprechende Verteilung an die beteiligten Organisationen vorbereiten
 - die Ergebnisse dieser Übung bei der Planung zukünftiger Übungen berücksichtigen
- The following steps are normally carried out during exercise planning:
- Agree on the exercise scenario, goals and extent
 - Assemble a multi-disciplinary planning team and agree on objectives for each aspect of the exercise
 - Develop the main events and associated timetables
 - Confirm availability of agencies to be involved, including any media representatives or volunteers
 - Confirm availability of transportation, buildings, equipment, aircraft, ships or other needed resources
 - Test all communications that will be used, including tests of radio and mobile phones at or near the locations where they will be used
 - Identify and brief all participants and people who will facilitate the exercise, and ensure that facilitators have good independent communications with person who will be controlling the exercise
 - Ensure that everyone involved knows what to do if an actual emergency should arise during the exercise
 - If observers are invited, arrange for their safety, and to keep them informed about the exercise progress
 - For longer exercises, arrange for food and toilet facilities
 - Use „exercise in progress“ signs, advance notifications and other means to help ensure that person not involved in the exercise do not become alarmed
 - Schedule times and places for debriefs
 - Agree and prepare conclusions and recommendations with the entity responsible for handling each recommendation along with the due date for any actions
 - Prepare a clear and concise report and distribute it as appropriate to the participating organizations
 - Consider the outcome of this exercise in planning future exercises

COMSAR/Circ.31
Anlage
Anhang 2

COMSAR/Circ.31
ANNEX

ANHANG 2

PLANUNG UND REAKTION DER WIRTSCHAFT FÜR MASSENRETTUNGSOPERATIONEN

Die SAR-Behörden sollen MRO-Pläne mit Unternehmen koordinieren, die Schiffe und Luftfahrzeuge für den Transport einer großen Zahl von Personen betreiben. Solche Unternehmen sollen an den Vorbereitungen teilhaben, um die Notwendigkeit von MROs zu minimieren bzw. erforderlichenfalls deren Erfolg sicherstellen. Dieser Anhang bietet eine Anleitung über die Rolle der Wirtschaft und behandelt Fragen der Organisation des Einsatzes von Feldmannschaften und Notfallzentralen des Unternehmens zur Wahrnehmung seiner Verantwortung im Rahmen der Durchführung von MROs.

Wegen der Höhe des erforderlichen Aufwands für das Aufziehen einer sehr groß angelegten Reaktion ist eine frühzeitige Meldung von möglichen oder sich anbahnenden MROs entscheidend. Es ist wesentlich besser, einen Reaktionsprozess einzuleiten und ihn gegebenenfalls später abzubrechen, als ihn im Bedarfsfall später als notwendig einzuleiten. Piloten und Kapitänen soll empfohlen und sie sollen darin geübt werden, die SAR-Behörden bei den frühesten Anzeichen einer möglichen Notsituation zu benachrichtigen.

Die Notfallteams der Unternehmen sollen in der Lage sein, die SAR-Dienste durch die Organisation von Transport, Ausrüstung, Beratung und Verbindung mit jedem ihrer Schiffe oder Luftfahrzeuge zu unterstützen.

Unternehmen sollen auf die Bereitstellung von Informationen eingestellt sein, um die Versuche einer Vielzahl von Quellen auszuschließen, bei dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer oder Schiffskapitän um Informationen nachzusuchen, die nicht dort, sondern bei einer anderen Quelle verfügbar sind. Der Empfang und die Bearbeitung von Informationsersuchen an Bord des in Not befindlichen Fahrzeugs kann den Piloten oder Kapitän bei der Abarbeitung des Notfalls beeinträchtigen und sie daran hindern, entscheidende Führungsaufgaben vor Ort wahrzunehmen.

Unternehmen, die große Luftfahrzeuge oder Schiffe betreiben, soll empfohlen werden, eine koordinierte Mannschaft aufzustellen, die in der Lage ist, erforderlichenfalls rund um die Uhr Notfallreaktionsfunktionen wahrzunehmen. So eine Mannschaft kann das in der folgenden Tabelle angegebene Personal umfassen.

APPENDIX 2

INDUSTRY PLANNING AND RESPONSE FOR MASS RESCUE OPERATIONS

SAR authorities should co-ordinate MRO plans with companies that operate aircraft and ships designed to carry large numbers of persons. Such companies should share in preparations to minimize the chances that MROs will be needed, and to ensure success if they are. This Appendix provides guidance on industry roles, and discusses how companies could arrange for use of company field teams and emergency response centres as possible means of carrying out their MRO responsibilities.

Early notification of potential or developing MROs is critical, due to the level of effort required to mount a very large-scale response. It is much better to begin the response process and abort it should it become unnecessary, than to begin it later than necessary should the actual need exist. Pilots and masters should be advised and trained to notify SAR services at the earliest indication of a potential distress situation.

Company response organizations should be able to help SAR services by organizing support, equipment, advice and liaison any of their ships or aircraft.

Companies should be prepared to provide information to preclude the need for multiple sources attempting communications with the aircraft pilot in command or ship captain for information that is unavailable or available from another source. Receiving and handling requests for information aboard the distressed craft can interfere with the pilot's or master's ability to handle the emergency and handle critical on scene leadership needs.

Companies operating large aircraft or ships should be advised to be able to field a co-ordinated team that can handle emergency response functions around the clock should the need arise. Such a team might include staff as indicated in the following Table.

Typical company field team

Mannschaftsleiter	Gesamtübersicht, Leitet den Einsatz und sorgt für die laufende Unterrichtung des Managements
Funker/Kommunikator	Hält die (möglichst einzige) Kommunikationsleitung zu dem in Not befindlichen Fahrzeug aufrecht
Koordinierungsvertreter	In der Regel ein Luftfahrzeugführer oder Kapitän, der mit SAR und anderen Notfallbehörden koordiniert, Schlepper organisiert, den Ablauf beobachtet, für die Unterstützung geeignete Schiffe und Bodenkraft in Stellung bringt, die Sicherheit und geeignete Anlandestellen für Fahrgäste und Besatzungen organisiert, wenn sie in Sicherheit gebracht werden.
Technischer Vertreter	Hält Kontakt zu den Aufsichtsbehörden, Klassifikationsgesellschaften, Versicherern und Untersuchungsbehörden, sorgt für Verbindung und Beratung hinsichtlich Brandabwehr, Lecksicherung, Reparatur und anderer besonderer oder technischer Angelegenheiten
Umweltvertreter	Befasst sich mit umweltrelevanten Auswirkungen und Bekämpfung von Umweltverschmutzung
medizinischer Vertreter	Erteilt medizinische Beratung, kümmert sich um den Verbleib von Todesopfern und arrangiert ärztliche und Erkennungsdienste für Überlebende
Fahrgast- und Besatzungsvertreter	Hält Information und Unterstützung vor für diejenigen, die für die Versorgung der nächsten Angehörigen und deren laufende Unterrichtung vorgesehen ist, bestimmt den Bedarf an Transportkapazität und muss sich möglicherweise mit unterschiedlichen Ländern, Sprachen und Kulturen auseinandersetzen
Medienvertreter	Sammelt Informationen, koordiniert die Öffentlichkeitsarbeit mit seinen Gegenparts in anderen Organisationen, erstellt Presseveröffentlichungen, instruiert Sprecher(innen) und sorgt für die Verfügbarkeit von telefonischen- und Internetinformationen
Spezialisten	Von innerhalb oder außerhalb des Unternehmens für die Unterstützung möglicher Sonderaspekte der Reaktion oder von Folgemaßnahmen

Team Leader	Maintains overview, directs operations and keeps management informed
Communicator	Maintains open (and possibly sole) line of communications to craft in distress
Co-ordinating Representative	Usually a pilot or master mariner, who co-ordinates with SAR and other emergency response authorities, organizes tugs, looks at itineraries, arranges to position ships or ground facilities that may be able to assist and organizes security and suitable delivery points for passengers crew when they are delivered to safety
Technical Representative	Maintains contact with regulatory authorities, classification societies, insurers and investigators and provides liaison and advice for firefighting, damage control, repairs and other specialized or technical matters
Environmental Representative	Involved with environmental impact and spill response
Medical Representative	Gives medical advice, tracks casualties and arranges medical and identification services for survivors
Passenger and Crew Representatives	Provides information and support to whoever is designated to care for next of kin and keep them informed, identifies transportation needs, and may need to deal with various countries, languages and cultures
Media Representative	Gathers information, co-ordinates public affairs matters with counterparts in other organizations, prepares press releases, briefs spokespersons and arranges availability of information by phone and web sites
Specialists	From within or outside the company who may facilitate some special aspect of the response or follow up

Das Unternehmen kann für die Aufrechterhaltung der Kommunikation mit dem in Not befindlichen Fahrzeug, die Fernüberwachung von Sensoren an Bord und jederzeitige Vorhaltung von Notfallinformationen ein Notfallreaktionszentrum (Emergency Response Centre (ERC)) betreiben. Solche Notfallinformationen können Angaben zu Fahrgästen und Besatzung, Einzelheiten zu dem Luftfahrzeug oder Schiff, Angaben zu dem Ereignis, der Zahl der Überlebensfahrzeuge und der laufenden Lage umfassen.

The company may operate an **Emergency Response Centre (ERC)** to maintain communications with the craft in distress, remotely monitor onboard sensors if feasible, and keep emergency information readily available. Such information might include passenger and crew data, aircraft or ship details, incident details, number of survival craft and status of the current situation.

Transportunternehmen sollen Kontakte zu Reise-gesellschaften, Gesellschaften für Landausflüge, Flug- und Kreuzfahrtlinien, Hotels usw. griffbereit haben, da solche Ressourcen für die Behandlung vieler Probleme eingesetzt werden können, die mit der Anlandung von einer großen Zahl von Überlebenden in einer Kommune verbunden sind.

Für die Zusammenarbeit der SAR-Behörden mit Transportunternehmen sollen Notfallpläne entwickelt und ausreichend geübt werden, um sicherzustellen, dass sie im Fall einer eintretenden Massenrettungssituation auch wirksam sind. Solche Pläne sollen für MROs geltende Kontakte, Koordinierungsverfahren, Zuständigkeiten und Informationsquellen festlegen. Diese Pläne sollen stets auf dem neuesten Stand gehalten werden und allen Beteiligten jederzeit zur Verfügung stehen.

Die jeweiligen Funktionen von ERC und RCC sollen von vorgefertigten, koordinierten Plänen abgedeckt sein und nach Bedarf für ein aktuelles Ereignis verfeinert werden. Diese Zentren müssen während der gesamten SAR-Maßnahme engen Kontakt halten, sich miteinander koordinieren und einander über signifikante Pläne und Entwicklungen unterrichtet halten.

Es gibt weitere Schritte, um die die Transportwirtschaft mit Blick auf eine Verbesserung der Bereitschaft für MROs dringend gebeten werden könnte. Hier folgen einige Beispiele:

- Luftfahrzeuge und Schiffe mit SAR-Plänen ausrüsten
- Trinkwasser und dem Einsatzgebiet entsprechenden Wärmeschutz für die Evakuierten vorhalten
- Rettungsmittel vorhalten, um Personen aus dem Wasser an Deck von Schiffen zu befördern
- Verwendung der von SAR-Diensten gestellten vorbereitenden Checklisten
- über Simulationen hinaus eine echte Übung abhalten
- Vorhalten der Möglichkeit, voll besetzte Rettungsboote und -flöße zu bergen
- Verbesserung des Lebensrettungsvermögens von Rettungsbooten
- Vorhalten von Möglichkeiten, seekranken, verletzten und schwachen Insassen von Rettungsbooten Hilfe zu gewähren
- Vorhalten von Hubschrauberlandeplätzen und Hubschraubern an Bord
- Vorbereitung der Unterstützung von Überlebenden, sobald diese an einen sicheren Ort gebracht worden sind
- Status des und Angaben zu dem Luftfahrzeug oder Schiff greifbar haben wie Aufzeichnungen über Inspektionen, Baupläne, Kommunikationsmöglichkeiten, Stabilitätsberechnungen, Rettungsmittel, Kontakte zur Klassifikationsgesellschaft, Fahrgast- und Ladungsmanifeste usw., so dass solche Informationen nicht von einem Luftfahrzeugführer oder Kapitän direkt eingeholt werden müssen.
- Zusammenarbeit mit den SAR-Behörden, um abwerfbare Ausrüstung und Versorgungsgüter für Überlebende schnell einsetzen zu können und Unterhaltung entsprechender strategisch gelegener Lager

Transportation companies should have readily available contacts with tour companies, shore excursion companies, airlines and cruise lines, hotels, etc., since such resources can be used to address many problems experienced with landing large numbers of survivors into a community.

Contingency plans for co-operation should be developed between SAR authorities and transportation companies, and these plans should be sufficiently exercised to ensure they would be effective should an actual mass rescue situation arise. Such plans should identify contacts, co-ordination procedures, responsibilities, and information sources that will be applicable for MROs. These plans should be kept up to date and readily available to all concerned.

Respective functions of the ERC and RCC should be covered in co-ordinated pre-established plans, and refined as appropriate for an actual incident. These centres must maintain close contact throughout the SAR event, co-ordinating and keeping each other apprised of significant plans and developments.

There are other steps the transportation industry could be urged to undertake to improve preparedness for MROs. The following are some examples:

- Carry SAR plans on board aircraft or ships
- Provide water and thermal protection for evacuees appropriate for the operating area
- Provide a means of rescue to bring people from the water to the deck of ships
- Use preparation checklists provided by SAR authorities
- Conduct an actual physical exercise in addition to simulations
- Provide the capability to retrieve fully loaded lifeboats and rafts
- Enhance lifeboat lifesaving capabilities
- Provide ways to assist persons in lifeboats who are seasick, injured or weak
- Provide on-board helicopter landing areas and helicopters
- Prepare to assist survivors once they have been delivered to a place of safety
- Have aircraft or ship status and specifications readily available, such as inspection records, design plans, communication capabilities, stability calculations, lifesaving appliances, classification society contacts, passenger and cargo manifests, etc., so that such information will not need to be obtained directly from a pilot or master
- Work with SAR authorities to develop and be able to rapidly deploy air droppable equipment or supplies for survivors, maintain strategically located caches for this purpose

Die Übernahme bestimmter Verantwortlichkeiten durch die Wirtschaft zeugt von Engagement für die Sicherheit von Fahrgästen und kann SAR-Behörden von der Durchführung entscheidender Maßnahmen hinsichtlich SAR-Ressourcen, Koordinierung und Kommunikation entlasten.

COMSAR/Circ.31
Anlage
Anhang 3

COMSAR/Circ.31
ANNEX

ANHANG 3

ÜBERBLICK ÜBER DAS INCIDENT COMMAND SYSTEM

Bei größeren Ereignissen kann für die Gesamtreaktion auch ein Krisenmanagement erforderlich sein. Das **Incident Command System (ICS)**, ein weit verbreitetes Mittel zur Abdeckung dieser Erfordernis, funktioniert am besten mit einem gewissen Maß an Einarbeitung/Gewöhnung und Übung mit den Transport- und Notfallreaktionsgemeinschaften. Da SAR- und Transportbehördebehörden in Notfallreaktionsgemeinschaften wahrscheinlich mit der Anwendung von ICS konfrontiert werden, bietet dieser Anhang allgemeine Informationen für die Einarbeitung in/Gewöhnung an das ICS:

- **Incident commander (IC)** bezeichnet die Funktion der für Entscheidungen, Zielsetzungen, Strategien und Prioritäten hinsichtlich der Notfallreaktion verantwortlich Hauptperson als Teil des Incident Command Systems, die sich in der Regel vor Ort oder in der Nähe befindet,
- **Incident Command Post (ICP)** bezeichnet eine Stelle, an der Primärfunktionen für das Incident Command Systems durchgeführt werden
- **Incident Command System (ICS)** bezeichnet ein Notfallmanagementkonzept vor Ort, das eine integrierte Organisationsstruktur bietet, die entsprechend der Komplexität und den Anforderungen eines größeren Ereignisses mit unterschiedlichen Einsatzarten, Reaktionsbehörden und Zuständigkeiten angepasst werden kann
- **Unified Command (UC)** bezeichnet die Rolle des Incident Commanders des Incident Command Systems ergänzt um ein Team von Vertretern, das ein größeres Ereignis dadurch abarbeitet, dass es allgemeine Vorgaben und Strategien erarbeitet und ihre Umsetzung leitet

Das ICS soll angewendet werden, wenn unterschiedlichen Organisationen und Zuständigkeiten gemeinsam in Notfallreaktionsaktivitäten einzubinden sind und ihr Aufwand koordiniert werden muss.

Wenngleich Organisationen ihre jeweils eigenen Befehls-, Überwachungs- und Koordinierungssysteme haben, so sollen diese doch mit denen anderer kompatibel sein, so dass die Organisationen erforderlichenfalls gemeinsam gut funktionieren. Kommunalität und Gleichartigkeiten unter Krisenmanagementsystemen fördern in wirksamer Weise gemeinsame örtliche, regionale und internationale Anstrengungen.

Das ICS nimmt den SAR-Diensten nicht die Überwachung, Verantwortung oder Zuständigkeit; ihre Aufgabe bleibt die Rettung von Menschen, während das ICS eine wirksame Gesamtreaktion auf ein Ereignis fördern soll.

Acceptance of certain responsibilities by industry demonstrates commitment to passenger safety and can free SAR services to handle critical arrangements relating to SAR resources, co-ordination and communications.

APPENDIX 3

INCIDENT COMMAND SYSTEM OVERVIEW

For major incidents, crisis management for the overall response may also be needed. The **Incident Command System (ICS)**, one widely used means of meeting this need, but works best with some advance familiarization and exercising within and among the transportation and emergency response communities. Since SAR and transportation authorities are likely to encounter use of the ICS within emergency response communities, this Appendix provides general information for familiarization with ICS. The following terms are relevant to the ICS:

- **Incident Commander (IC):** the primary person functioning as a part of the incident command system, usually at or near the scene, responsible for decisions, objectives, strategies and priorities relating to emergency response
- **Incident Command Post (ICP):** location at which primary functions are carried out for the Incident Command System
- **Incident Command System (ICS):** on scene emergency management concept that provides an integrated organizational structure adaptable to the complexity and demands of a major incident involving multiple missions, response organizations or jurisdictions
- **Unified Command (UC):** the incident commander role of the incident command system expanded to include a team of representatives that manages a major incident by establishing common objectives and strategies and directing their implementation

The ICS is designed for use when multiple organizations and jurisdictions need to be jointly involved in an emergency response activity and co-ordinate their efforts.

While organizations have their respective systems of command and control or co-ordination, these should be compatible with systems others use so organizations can function well jointly when necessary. Commonality and similarities among crisis management systems locally, regionally and internationally foster effective joint efforts.

The ICS does not take control, responsibility or authority away from SAR services; SAR services remain focused on lifesaving, while the ICS focuses on promoting an effective overall incident response.

ICS Übungen, Vorkoordinierung und Verbindungs-politik werden in einer Krisensituation durch bessere Leistung und Erfolg belohnt. Das ICS als Werkzeug für das Management größerer Ereignisse

- trägt allen Risiken und Gefahren Rechnung
- ist einfach, leistungsfähig und flexibel
- kann ereignisbezogen einfach erweitert oder eingeschränkt werden
- entlastet das SAR-System von der Koordinierung SAR-fremder Einsätze
- versetzt den SMC in die Lage, ICS-Kontakte zu nutzen, um zusätzliche Ressource heran zu ziehen
- sichert bessere Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Behörden

Die ICS-Organisation kann entsprechend den Erfordernissen der Situation wachsen oder schrumpfen und bietet Ergebnis orientierte logische Prozesse und Progression. Ihr Aufbau soll mit zunehmenden Anforderungen wachsen und bei Rückgang der Tätigkeiten schrumpfen können, wobei beides einer gewissen Vorausschätzung bedarf.

Die Vorteile des ICS können verloren gehen, wenn Organisationen eigene und verhältnismäßig komplexe ICS-Formen entwickeln. Das ICS funktioniert am besten, wenn es einfach, flexibel und derart standardisiert gehalten wird, so dass es jedermann der Organisationen vor Ort versteht.

In der Grundform wird für die Gesamtkoordinierung einschließlich Vorgabe von Zielen und Prioritäten eine Person als IC bestimmt.

Unterstützungsfunktionen (von einer oder mehreren Personen unterstützte Abschnitte) können nach Bedarf in dem für die laufende Unterrichtung und Unterstützung des IC erforderlichen Umfang eingerichtet werden. Eine ISC-Organisation hat vier Unterstützungsabschnitte:

- **Operationsabteilung** – unterstützt das Ressourcenmanagement und führt die Operation durch
- **Planungsabteilung** – unterstützt bei der Entwicklung des Einsatzplans, sammelt Informationen und wertet sie aus, unterhält den Ressourcenstand, fährt die Aktivitäten hoch oder nimmt sie zurück
- **Logistikabteilung** – unterstützt die Beschaffung der für die Unterstützung der Ereignisreaktion benötigten Ressourcen und Dienste einschließlich Personal, Transport, Nachschub, Einrichtungen, Ausrüstung
- **Haushaltsabteilung** – unterstützt die Überwachung der Kosten, Abrechnung und Beschaffung, Buchführung, Kostenanalyse und andere Verwaltungstätigkeit

Weitere mögliche Ergänzungen zur direkten Unterstützung des IC:

- **Informationsbeauftragter** – unterstützt die Medien und andere um Informationen Nachsuchende, stellt sicher, dass dem IC entsprechende Informationen zur Verfügung stehen und ist dabei behilflich, der Öffentlichkeit und den Familien der in Not Befindlichen Informationen zur Verfügung zu stellen
- **Sicherheitsbeauftragter** – überwacht die Sicherheitslage und entwickelt Maßnahmen zur Gewährleistung von Sicherheit und Risikominimierung

The ICS training, advance co-ordination and liaison will be rewarded by better performance and success when a crisis situation arises. As a tool for managing major incidents, the ICS:

- Accommodates all risks and hazards
- Is simple, powerful and flexible
- Can easily expand or contract as the incident warrants
- Relieves the SAR system of co-ordinating non-SAR missions
- Enables SMC to use the ICS contacts to draw on additional resources
- Ensure better communication and co-operation between agencies

The ICS organization can grow or shrink as the situation dictates, and provides a logical process and progression to achieve results. Its organization should be allowed to grow with increased demand and shrink when operations decline, both of which require anticipation.

Advantages of the ICS can be lost when organizations develop their own unique and relatively complex versions of the ICS; it works best when it remains simple, flexible and standardized so everyone on scene from all organizations understands it.

In its basic form a person is designated as the IC to handle overall co-ordination, including setting objectives and priorities.

Support functions (sections supported by one or more persons) can be established as *needed* and on the scale needed to keep the IC informed and assist in certain areas. The four support sections in the ICS organization areas follows:

- **Operations Section** - helps manage resources to carry out the operations
- **Planning Section** - helps develop action plans, collect and evaluate information, maintain resource status and arrange to scale up or scale down activities
- **Logistics Section** - helps provide resources and services needed to support the incident response, including personnel, transportation, supplies, facilities and equipment
- **Finance-Administration Section** - assists with monitoring costs, providing accounting and procurements, keeping time records, doing cost analysis and other administrative matters

Other additions to directly assist the IC might include:

- An **Information Officer** - assists the media and others seeking incident information, ensures the IC has appropriate information available, and helps to provide information to the public and families of persons in distress
- A **Safety Officer** - monitors safety conditions and develops measures to ensure safety and reduce risks

- **Verbindungsbeauftragter** – dient in erster Linie als Hauptkontakt für die Vertreter der Organisationen vor Ort

Die folgende Abbildung illustriert die Basisorganisation eines ICS:



Aufbau des Incident Command Systems

In der Regel richtet der IC als Basis für ICS-Aktivitäten einen **Incident Command Post (ICP)** ein.

Bei Ereignissen, die besondere Anstrengungen erfordern, kann die ICS-Organisation ausgeweitet werden. So kann der IC beispielsweise für Operationen, die hinsichtlich Umfang, Dauer oder Komplexität besonders ausgeprägt sind, durch die Einrichtung eines realen oder virtuellen **Unified Command (UC)** (das heißt: ohne dass sich die einzelnen Beteiligten alle an einem Ort aufhalten) erweitert werden, das von Operationsleitern der beteiligten Hauptreaktionsorganisationen besetzt ist. Wenn das UC aus miteinander verbundenen unabhängigen Command Posts besteht, beispielsweise einem regierungsamtlichen und einem zivilen Luftfahrt- oder Schifffahrtspost, so soll im Idealfall immer eine Person von jedem Command Post zur Arbeit in dem/den jeweils anderen Command Post(s) abgeteilt werden.

Bei einem größeren Unfall mit einem Luftfahrzeug oder Fahrgastschiff soll ein **Joint Information Centre (JIC)**, etwa in Verbindung mit der Stelle des Informationsbeauftragten, eingerichtet werden, um die Handhabung und Koordinierung der enormen internen, mit der Öffentlichkeit zu teilenden Informationsmengen zu erleichtern.

Der Einsatz von ICS hängt von der Dauer und Komplexität eines Ereignisses ab. Einmal eingesetzt, wird die Koordinierung von SAR- mit anderen Funktionen in der Regel dadurch erreicht, dass ein Vertreter der SAR-Behörde oder des SMC in die Operationsabteilung der ICS-Organisation abgeteilt wird.

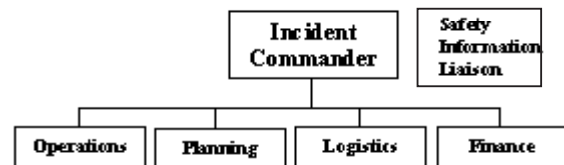
Dieses erlaubt den SAR-Diensten, in das ICS und die Gesamtoperation eingepasst zu werden, wobei sie mit Blick auf normale SAR-Verfahren immer noch verhältnismäßig unabhängig arbeiten können. Das ICS ist auf das Gesamtereignis fokussiert, während die SAR-Dienste auf die Lebensrettung konzentriert bleiben müssen.

Die Verantwortlichkeit für die Gesamtkoordinierung sowie die Art und Weise der Organisation und des Managements der Gesamtreaktion sollen so früh wie möglich festgelegt werden. Bei der Gesamtreaktion sollen hinsichtlich gegenseitiger Unterstützung, Aufwandspriorisierung und optimalem Einsatz der verfügbaren Ressourcen sowie Erhöhung der Sicherheit und des Wirkungsgrads vor Ort von allen verstandene und unterstützte Verfahrensweisen zur Anwendung kommen.

Zwischenbehördliche Notfallpläne sollen festlegen, wer in welchen Szenarien die Funktion des IC wahrnimmt. In der Regel wird der IC von der regierungsamtlichen

- **Liaison Officers** - serve as primary contacts for on scene representatives of their respective organizations

The following Figure illustrates the basic ICS organization.



Incident Command System Organization

The IC usually establishes an **Incident Command Post (ICP)** as a base for ICS activities.

For particularly demanding incidents, the ICS organization can be expanded. For example, for operations that are particularly large-scale, sustained or complex, the IC can be augmented by establishment of an actual or virtual (without everyone co-located) **Unified Command (UC)** populated by operational managers representing the primary response organizations involved. If the UC is made up of linked independent command posts, a government post and an industry post for example, ideally there should still be a person from each command post assigned to work at the other post(s) involved.

For a situation like a major passenger aircraft or ship disaster, a **Joint Information Centre (JIC)** should be established, perhaps in association with the Information Officer position, to facilitate and co-ordinate the vast information that will need to be managed internally and shared with the public.

Whether the ICS should be used depends on the duration and complexity of the incident. If it is used, co-ordination of SAR functions with other functions is usually achieved by assigning a representative of the SAR agency or of the SMC to the Operations Section of the ICS organization.

This allows SAR services to be plugged into the ICS and overall operations while still being able to function with relative independence in accordance with normal SAR procedures. The ICS has an overall incident focus, while SAR services must remain focused on lifesaving.

A determination should be made as early as possible on who will be responsible for overall co-ordination, and how the overall response will be organized and managed. Procedures that all involved understand and support should be applied to managing the overall response for mutual support, effort prioritization, and optimal use of available resources, and to enhance on scene safety and effectiveness.

Inter-agency contingency planning should identify who the IC should be for various scenarios. Typically, the IC will be assigned from the government organization with

Organisation bestimmt, welche für die bei dem jeweiligen Ereignis herausragendste Aufgabe verantwortlich ist. Bei Zugang zu Experten und Informationen von allen betreffenden Organisationen soll jedoch bei der Auswahl des IC die Vertrautheit und Erfahrung mit den IC-Aufgaben eine Schlüsselrolle spielen. Der IC soll eine Person sein, die der Verantwortung am ehesten gerecht wird.

Der IC soll jemand sein, der in Operationen vor Ort gut bewandert ist. Er wird in der Regel vor Ort oder in der Nähe postiert sein. Jeder Beteiligte wird in der Regel, ungeachtet seiner Stellung oder seines Status – ähnlich der Durchführung der SMC-Aufgabe – eine den IC unterstützende Rolle haben.

Sofern die Situation solches rechtfertigt, kann die IC-Aufgabe übertragen werden, obgleich eine Übertragung, wie auch im Falle der Übertragung von SMC-Aufgaben, während eines Einsatzes auf ein Minimum beschränkt werden soll. Es ist wichtig, einen IC rechtzeitig, womöglich in Notfallplänen, zu bestimmen und eine Übertragung gegebenenfalls später vorzunehmen, da die Verzögerung durch nachträgliche Festlegung des IC ziemlich nachteilig sein kann.

Der IC soll normalerweise nicht mit dem SMC identisch sein, es sei denn, die Aufgaben neben den SAR-Aufgaben sind verhältnismäßig bedeutungslos für die Reaktion auf das Ereignis. Der Hauptauftrag wird immer die Rettung von Menschenleben sein, und der SMC soll in der Regel nicht mit zusätzlichen SAR-fremden Aufgaben belastet werden.

Gleichmaßen soll der Command Post des IC normalerweise nicht im RCC sein, da das RCC über die Abwicklung des größeren Ereignisses hinaus auf seine normalen SAR-Verpflichtungen fokussiert, wachsam und reaktionsbereit bleiben muss.

primary responsibility for the type of function most prominent for the particular incident. However, with appropriate access to experts and information from all agencies concerned, a key consideration in selecting the IC should be familiarity and experience with the IC function, i.e., the IC should be a person who can best handle the responsibility.

The IC should be someone good at managing on scene operations, and will usually be located at or near the scene. Everyone involved, regardless of rank or status, will normally be in a support role for the IC, similar to the way the SMC function is carried out.

The IC function can be transferred as the situation warrants, although such transfers should be minimized as is the case for transfers of SMC functions during a mission. It is important to designate an IC early, in contingency plans if possible, and make a transfer later as appropriate, as delay in designating an IC can be quite detrimental.

Except when functions other than SAR are relatively insignificant to the incident response, the IC should normally be someone other than the SMC. The priority mission will always be lifesaving, and the SMC should normally remain unencumbered by additional non-SAR duties.

Similarly, the IC's command post should normally be at a location other than in the RCC, because the RCC needs to remain focused on, and be vigilant and responsive to, its normal SAR responsibilities in addition to handling SAR aspects of the major incident.

(VkBl. 2003 S. 504)

Nr. 168 Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)

MSC-Rundschreiben 1079

(veröffentlicht am 10. Juli 2003)

Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation hat auf seiner 77. Sitzung Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3) angenommen und mit dem Rundschreiben MSC/Circ.1079 vom 10. Juli 2003 veröffentlicht. Die Richtlinien werden hiermit in der deutschen Übersetzung und im englischen Original bekannt gemacht. Die mit Rundschreiben MSC/Circ.1000 (Verkehrsblatt 2001, S. 392) und MSC/Circ.1041 (Verkehrsblatt 2002, S.561) bekannt gemachten Richtlinien werden aufgehoben.

Bonn, den 6. August 2003

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Gert-Jürgen Scholz

MSC/Circ. 1079
10. Juli 2003

MSC/Circ.1079
10 July 2003

**Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die
Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungs-
diensten und Fahrgastschiffen
(gemäß SOLAS-Regel V/7.3)**

1 Der Schiffssicherheitsausschuss erinnerte auf seiner siebenundsiebzigsten Tagung (28. Mai bis 6. Juni 2003), dass MSC 74 das Rundschreiben MSC/Circ.1000 „Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)“ und MSC 75 das Rundschreiben MSC/Circ.1041 „Richtlinien für die Betreiber von Schiffen und für Such- und Rettungsdienste (SAR-Dienste) über Mindestanforderungen für „SAR-Data-Provider“, die in Übereinstimmung mit der SOLAS-Regel V/7.3 und dem Rundschreiben MSC/Circ.1000 SAR-Zusammenarbeitspläne vorhalten und für die jederzeitige Bereitstellung von auf den neuesten Stand berichtigten Plänen“ angenommen hatten.

2 Der Schiffssicherheitsausschuss hatte auf seiner 76. Tagung (2. bis 13. Dezember 2002) in der Auffassung, dass MSC/Circ.1000 aus der Sicht der Auswahl eines SAR-Data-Providers möglicherweise der Fortschreibung bedürfte, COMSAR 7 angewiesen zu prüfen, die Rundschreiben MSC/Circ.1000 und MSC/Circ.1041 zu kombinieren und fortzuschreiben sowie MSC 77 die Ergebnisse der Prüfung zur Beratung vorzulegen.

3 Der Schiffssicherheitsausschuss hat nach Beratung der Empfehlungen von COMSAR 7 (13. bis 17. Januar 2003) die anliegenden „Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)“ angenommen, welche die Rundschreiben MSC/Circ.1000 und MSC/Circ.1041 aufheben.

4 Nach Annahme der anliegenden Richtlinien stimmte der Ausschuss der Auffassung des Unterausschusses zu, dass die auf der Grundlage der Rundschreiben MSC/Circ.1000 und MSC/Circ.1041 bereits erstellten SAR-Zusammenarbeitspläne nicht fortgeschrieben oder angepasst werden brauchen.

5 Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, den Betreibern von SAR-Diensten, Reedereien, Schiffsbetreibern, Schiffskapitänen und allen anderweitig Betroffenen die anliegenden Richtlinien zur Kenntnis zu bringen und die darin enthaltenen Vorgaben entsprechend anzuwenden.

**GUIDELINES FOR PREPARING PLANS FOR
CO-OPERATION BETWEEN SEARCH AND RESCUE
SERVICES AND PASSENGER SHIPS
(in accordance with SOLAS regulation V/7.3)**

1 The Maritime Safety Committee (MSC), at its seventy-seventh session (28 May to 6 June 2003), recalled that MSC 74 had approved MSC/Circ.1000 on „Guidelines for preparing plans for co-operation between SAR services and passenger ships (in accordance with SOLAS regulation V/7.3)“ and that MSC 75 had approved MSC/Circ.1041 on „Guidelines for ship operators and the search and rescue (SAR) services on minimum requirements for SAR Data Providers holding SAR co-operation plans in accordance with SOLAS regulation V/7.3 and MSC/Circ.1000 and the provision of up-to-date plans at all times“.

2 The Committee, at its seventy-sixth session (2 to 13 December 2003), being of the opinion that MSC/Circ.1000 might need improvement from the choice of an SDP point of view, instructed COMSAR 7 to consider combining and clarifying MSC/Circs.1000 and 1041, and submit the results to MSC 77 for consideration.

3 The Committee, having considered the recommendations made by the COMSAR Sub-Committee at its seventh session (13 to 17 January 2003), approved Guidelines for preparing plans for co-operation between search and rescue services and passenger ships (in accordance with SOLAS regulation V/7.3), as set out in the annex, combining and revoking MSC/Circs.1000 and 1041.

4 Having approved the annexed Guidelines, the Committee concurred with the Sub-Committee's opinion that there was no need to amend/adjust the search and rescue co-operation plans developed in accordance with MSC/Circs.1000 and 1041.

5 Member Governments are invited to bring the annexed Guidelines to the attention of SAR service providers, shipowners, ship operators, ship masters and all other parties concerned and to use the provisions contained therein as appropriate.

MSC/Circ. 1079
Anlage

ANNEX

**Richtlinien zur Erstellung von Plänen für die
Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungs-
diensten und Fahrgastschiffen
(gemäß SOLAS-Regel V/7.3)****1. Einleitung**

Diese Richtlinien sollen eine einheitliche Grundlage für die Erstellung von Plänen für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten¹ und Fahrgastschiffen gemäß SOLAS-Regel V/7.3 bereitstellen. Die nach diesen Richtlinien entwickelten Zusammenarbeitspläne erfüllen die Anforderungen der Regel.

1.2 Diese Richtlinien gelten für alle Fahrgastschiffe, auf welche das SOLAS-Kapitel I Anwendung findet. Sie sind relevant für das von Fahrgastschiffen in Übereinstimmung mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) vorgehaltene System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen, insbesondere den Abschnitt des Sicherheitsmanagement Systems über die Notfallbereitschaft. Sie können ebenfalls bei der Erstellung von SAR-Zusammenarbeitsplänen für Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt berücksichtigt werden.

2 Zielsetzung und Zweck der Planung der SAR-Zusammenarbeit

2.1 SAR-Zusammenarbeitspläne sollen das gegenseitige Verständnis zwischen Schiff, Unternehmen und SAR-Diensten verbessern, so dass alle drei Parteien in einem Notfall wirksam zusammenarbeiten können. Dieses wird am besten durch den vorherigen Austausch von Informationen und durch gemeinsame Notfallübungen erreicht.

2.2 Zielsetzung der SAR-Zusammenarbeitsplanung ist es,

- .1 die SAR-Eingreifpläne des Unternehmens, des Fahrgastschiffs und der entsprechenden SAR-Dienste dergestalt zu verbinden, dass sie einander ergänzen;
- .2 einen frühzeitigen und wirksamen Aufbau von Kontakten zwischen dem Fahrgastschiff, dem landgestützten Notfalleingreifsystem seiner Betreiber und den SAR-Diensten zu gewährleisten. Der SAR-Zusammenarbeitsplan soll sicherstellen, dass jeder der drei Parteien im Vorwege alle für die Aufnahme von Kontakten relevanten Einzelheiten bekannt sind und dass diese Einzelheiten stets auf dem neuesten Stand gehalten werden;
- .3 den SAR-Diensten einen leichten Zugang zu neuesten Informationen über das Schiff, insbesondere seine beabsichtigte Reise und sein Kommunikations- und Notfalleingreifsystem zu bieten und

¹ Such- und Rettungsdienst¹: die Durchführung der Aufgaben von Überwachung, Kommunikation, Koordinierung sowie Suche und Rettung in Notfällen einschließlich der Bereitstellung medizinischer Beratung, medizinischer Erstversorgung, medizinischer Evakuierung mit Hilfe von öffentlichen und privaten Mitteln einschließlich beteiligter Flugzeuge, Schiffe und anderer Fahrzeuge und Einrichtungen

**GUIDELINES FOR PREPARING PLANS FOR CO-
OPERATION BETWEEN SEARCH AND RESCUE
SERVICES AND PASSENGER SHIPS**

(in accordance with SOLAS regulation V/7.3)

1 Introduction

1.1 The purpose of these Guidelines is to provide a uniform basis for the establishment of plans for co-operation between passenger ships and SAR services¹ in accordance with SOLAS regulation V/7.3. Co-operation plans developed in accordance with the Guidelines will meet the requirements of the regulation.

1.2 These Guidelines are applicable to all passenger ships to which SOLAS chapter I applies. They are relevant to the safety management system maintained by passenger ships in accordance with the International Safety Management (ISM) Code and, in particular, to the section of the safety management system dealing with emergency preparedness. They may also be taken into consideration when drawing up SAR co-operation plans for passenger ships in the domestic trade.

2 Aims and objectives of SAR co-operation planning

2.1 The aim of SAR co-operation planning is to enhance mutual understanding between a ship, a company and SAR services so that, in the event of an emergency, all three parties will be able to work together efficiently. This is best achieved by the prior exchange of information and by conducting joint emergency response exercises.

2.2 The objectives of SAR co-operation planning are:

- .1 to link the SAR response plans of the company, the passenger ship and relevant SAR services so that these plans complement each other;
- .2 to enable the early and efficient establishment of contact in the event of emergency between the passenger ship, her operators' shore-based emergency response system and the SAR services. The SAR co-operation plan should ensure that all relevant contact details are known to each of the three parties beforehand and that these details are kept up-to-date;
- .3 to provide the SAR services with easily accessible and up-to-date information about the ship – in particular her intended voyage and her communications and emergency response systems; and

¹ Search and rescue service. The performance of distress monitoring, communication, co-ordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance or medical evacuation through the use of public and private resources including co-operating aircraft, vessels and other craft and installations.

.4 dem Schiff und seinen Betreibern leicht zugängliche Informationen über die Such- und Rettungs- und andere Notfallunterstützungsdienste im Fahrtgebiet des Schiffes zur Verfügung stellen, um die Entscheidungsfindung und die Notfallplanung zu unterstützen.

2.3 Der Zusammenarbeitsplan wird angewendet, wenn ein Fahrgastschiff selber in Not ist, oder wenn es als Such- und Rettungsmittel², insbesondere als Einsatzleiter vor Ort³ zum Einsatz kommt.

3 Die Regel

3.1 SOLAS-Regel V/7.3 schreibt vor:

„Fahrgastschiffe, auf welche Kapitel I Anwendung findet, müssen für den Notfall einen Plan für die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Such- und Rettungsdiensten an Bord haben. Der Plan muss in Zusammenarbeit zwischen dem Schiff, dem Unternehmen gemäß Regel IX/1 und den Such- und Rettungsdiensten entwickelt werden. Der Plan muss regelmäßige Übungen zur Erprobung seiner Wirksamkeit vorsehen. Der Plan muss auf der Grundlage der von der Organisation entwickelten Richtlinien erstellt werden.“

4 Allgemeine Anforderungen

4.1 Der SAR-Zusammenarbeitsplan ersetzt nicht bereits bestehende detailliertere Notfallpläne, seien diese Bestandteile des Sicherheitsmanagement-Systems des Unternehmens oder der Pläne der SAR-Dienste. Aber diese Pläne sollen dergestalt verbunden sein, dass die dreiteilige Reaktion auf einen Notfall mit einem Fahrgastschiff, dh. die Reaktion an Bord, die der Notfallunterstützungsorganisation des Unternehmens an Land und die der SAR-Dienste wirksam koordiniert wird. Der SAR-Zusammenarbeitsplan dient als dieses Bindeglied.

4.2 Der Plan soll die Basisinformationen enthalten, die eine unverzügliche Reaktion auf jeden Notfall ermöglichen. Diese Informationen beinhalten, wie in Abschnitt 6 dargelegt, für die drei Parteien - Schiff, Unternehmen und SAR-Dienste oder SAR-Data-Provider⁴ (SDP)-Einzelheiten der direkten Kontakte.

4.3 Jede der drei Parteien des Zusammenarbeitsplans soll zu einer kontrollierten Kopie⁵ des Plans Zugang haben, so dass jede weiß, welche Informationen den anderen bereits zur Verfügung stehen.

4.4 Richtlinien für die Erprobung der Maßnahmen für die Zusammenarbeit zwischen Schiff, Unternehmen und SAR-Diensten finden sich in Abschnitt 9.

.4 to provide the ship and her operators with easily accessible information about SAR and other emergency services available in the ship's area of operation, to assist in decision-making and contingency planning.

2.3 The co-operation plan is of use when a passenger ship suffers an emergency herself or when she responds as a SAR facility², particularly as On Scene Co-ordinator³.

3 The regulation

3.1 The text of SOLAS V/7.3 is as follows:

„Passenger ships, to which chapter I applies, shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship, the company as defined in regulation IX/1, and the search and rescue services. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken to test its effectiveness. The plan shall be developed based on the guidelines developed by the Organisation.“

4 General requirements

4.1 The SAR co-operation plan does not replace more detailed emergency response plans already in place, whether as part of the company's safety management system or the SAR services' arrangements. But these plans should be linked so that the tripartite response to an emergency involving a passenger ship – i.e., the response on-board, from the company's emergency response organisation ashore and from the SAR services – is co-ordinated effectively and efficiently. The SAR co-operation plan serves as that link.

4.2 The co-operation plan should contain the basic information, which will enable the response to any emergency to commence without delay. This information will include direct contact details for the three parties – ship, company and SAR services or SAR data provider⁴ (SDP) as described in section 6.

4.3 Each of the parties to the co-operation plan should have access to a controlled copy⁵ of it, so that each then knows what information is already available to the others.

4.4 Guidelines on testing the co-operation arrangements between a ship, a company and SAR services are in section 9 below.

² „Such- und Rettungsmittel“: jedes mobile Einsatzmittel, das für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen eingesetzt wird, einschließlich erklärter Such- und Rettungseinheiten

³ „Einsatzleiter vor Ort“: eine Person, die dazu bestimmt ist, Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb eines bestimmten Gebietes zu koordinieren

⁴ „SAR Data Provider“: eine Stelle bei der eine Seenotleitzentrale Daten zur Unterstützung von SAR-Maßnahmen abfragen kann (IAMSAR-Handbuch, Band I Seite xi)

⁵ Die Kontrolle des Dokuments einschließlich der geregelten Verteilung von Kopien der an Bord des Schiffes, bei dem Unternehmen und bei den SAR-Diensten geführten Pläne ist unverzichtbar, um sicherzustellen, dass alle Kopien auf dem letzten Stand sind.

² Search and rescue facility. Any mobile resource, including designated search and rescue units used to conduct search and rescue operations.

³ On-scene co-ordinator. A person designated to co-ordinate search and rescue operations within a specified area.

⁴ The 'search and rescue data provider' is defined in the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual as „a source for a rescue co-ordination centre to contact to obtain data to support search and rescue operations...“ (Vol I, page xi).

⁵ Document control, including controlled distribution of the copies of the plan held aboard the ship, by the company and by the SAR services, is essential to ensuring that all copies are kept up-to-date.

5 Rahmenvorgaben für den SAR-Zusammenarbeitsplan

5.1 Der Zusammenarbeitsplan soll präzise und anwenderfreundlich sein, um seine einfache Handhabung in Notfallsituationen zu ermöglichen. Der Zusammenarbeitsplan soll in Abhängigkeit von der Einsatzart des Fahrgastschiffs in Übereinstimmung mit den in den Anhängen 1 und 2 zu diesen Richtlinien enthaltenen Rahmenvorgaben erstellt werden. Die Rahmenvorgaben und die Planung der SAR-Zusammenarbeit sind in den Abschnitten 7 und 8 beschrieben und in den Ablaufdiagrammen in Anhang 3 bildlich dargestellt.

5.2 Die Verwendung allgemeiner Rahmenvorgaben versetzt die Mitarbeiter der SAR-Dienste, unabhängig von dem betroffenen Schiff oder dem Unternehmen, in die Lage, die erforderlichen Informationen schnell zu finden. Ebenso werden Besatzungsmitglieder oder Mitglieder des Notfallteams des Unternehmens an Land, unabhängig von dem SAR-Bereich⁶, in dem der Notfall eingetreten ist, in die Lage versetzt, die erforderlichen Informationen zu finden.

5.3 Die Rahmenvorgaben sehen Informationsmodule (beispielsweise über unterschiedliche Schiffe oder SAR-Dienste) vor, die dem Zusammenarbeitsplan einfach hinzu gefügt oder aus ihm entfernt werden können, wenn sie nicht mehr relevant sind, ohne dass der gesamte Zusammenarbeitsplan überarbeitet werden muss.

6 Anwendung durch Schiffe, die viele SAR-Bereiche durchfahren

6.1 Die Wirksamkeit jeder Reaktion auf einen Notfall wird wesentlich verbessert, wenn die Besatzungen und Betreiber von Fahrgastschiffen ein gutes Verständnis mit den ihnen zur Verfügung stehenden SAR-Diensten entwickelt haben. Dieses trifft ebenso auf Fahrgastschiffe, die regelmäßig viele SAR-Bereiche durchfahren, wie auch auf jedes andere Fahrgastschiff zu. Wo immer möglich, wird die direkte Planung der Zusammenarbeit zwischen Schiffen, Unternehmen und örtlichen SAR-Diensten angeregt.

6.2 Es stellt jedoch ein administratives Problem dar, direkte Verbindungen zwischen einem viele SAR-Bereiche durchfahrenden Schiff, wie etwa Kreuzfahrtschiffe, und jedem SAR-Dienst zu unterhalten, mit dem es Kontakt bekommen kann. Bei solchen Schiffen ist es weder notwendig, in allen Rettungsleitstellen (RCCs)⁷, deren Gebiet das Schiff durchfährt, ein Exemplar des SAR-Zusammenarbeitsplans des Schiffes, noch an Bord die umfangreichen, auf den neuesten Stand berichtigten Einzelheiten eines jeden SAR-Dienstes vorzuhalten.

6.3 Die administrativen Schwierigkeiten können durch die Verwendung eines „SAR-Data-Provider-Systems“ gelöst werden, das die Nutzung von Kontaktpunkten zwischen dem weltweiten SAR-Dienst und den Betreibern von Kreuzfahrtschiffen bietet.

5 SAR co-operation plan frameworks

5.1 The co-operation plan should be concise and user-friendly, so as to enable its easy use in emergency conditions. Depending on the type of trade the passenger ship is in, the co-operation plan should be drawn up according to the frameworks set out in Appendices 1 or 2 to these Guidelines. The frameworks and the SAR co-operation planning process are described in sections 7 and 8 below and are illustrated by flow diagrams given in appendix 3.

5.2 The use of common frameworks enables SAR service personnel to find the information they require rapidly, whatever ship or company they are dealing with. Likewise, ship's crew members, or members of the company emergency response team ashore, are able to find the information they require, whatever the SAR region⁶ in which the emergency has occurred.

5.3 The frameworks are designed to enable modules of information (about different ships or SAR services, for example) to be easily added to the co-operation plan or removed from it, if no longer relevant, without the need for the whole co-operation plan to be revised.

6 Use by ships trading through many SAR regions

6.1 It will significantly enhance the effectiveness and efficiency of the response to an emergency if passenger ship crews and operators have developed a good mutual understanding with the SAR services available to them. This is as true for passenger ships, which routinely transit many SAR regions, as for any other passenger ship. Direct co-operation planning between ships, companies and local SAR services is encouraged wherever possible.

6.2 However, there are administrative difficulties in maintaining direct links between a ship transiting many SAR regions, such as some cruise ships, and each SAR service with which she might come into contact. For such ships it is not neither necessary to hold a copy of the ship's SAR co-operation plan at all the Rescue Co-ordination Centres⁷ (RCCs) whose regions she transits, nor to maintain on board extensive and up-to-date details of each and every SAR service.

6.3 The administrative difficulties can be overcome by use of the SAR data provider system, which permits the use of contact points between the global SAR service and cruise ship operators.

⁶ „Such- und Rettungsbereich“: ein Gebiet von festgelegten Abmessungen, das einer Rettungsleitstelle zugeordnet ist und in dem Such- und Rettungsdienste bereitgestellt werden

⁷ „Rettungsleitstelle“: eine Einheit, die dafür zuständig ist, die wirksame Organisation von Such- und Rettungsdiensten zu fördern und die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb eines Such- und Rettungsbereichs zu koordinieren

⁶ An area of defined dimensions associated with a rescue co-ordination centre within which search and rescue services are provided.

⁷ *Rescue co-ordination centre*. A unit responsible for promoting efficient organization of search and rescue services and for co-ordinating the conduct of search and rescue operations within a search and rescue region.

6.4 Bei diesem System hält der SAR-Data-Provider den SAR-Zusammenarbeitsplan des Schiffes für die SAR-Dienste bereit. Die SAR-Dienste setzen sich mit dem SAR-Data-Provider in Verbindung, um erforderlichenfalls den Zusammenarbeitsplan zu erhalten.

6.5 Das Unternehmen oder das Schiff sollen einen passenden SAR-Data-Provider auswählen. Eine Reederei, ein RCC oder eine andere passende Einheit können die Funktion eines SAR-Data-Providers übernehmen. Jedoch kann ein Schiff nicht sein eigener SAR-Data-Provider sein, da dieses dem Grundsatz der Arbeitserleichterung für das Schiffspersonal in einem Notfall zuwider laufen würde.

6.6 Der SAR-Data-Provider soll in der Lage sein, alle beteiligten Parteien schnell mit wesentlichen Informationen zu versorgen. Um dieses zu erreichen, soll jeder SAR-Data-Provider

- .1 Vorkehrungen treffen, damit die entsprechenden Reedereien und Schiffsbetreiber sowie alle RCCs mit Zuständigkeiten in den Einsatzgebieten der betreffenden Schiffe einfach, ununterbrochen und unmittelbar Zugang zu seinen SAR-Zusammenarbeitsplänen haben,
- .2 sicherstellen, dass wesentliche technische Ressourcen wie Rechner und Kommunikationsverbindungen zuverlässig und entweder gedoppelt oder mit Vorkehrungen für eine schnelle Reparatur, sowie mit einer Notstromquelle versehen sind. Dieser Forderung kann durch Einrichtung eines zweiten SAR-Data-Providers entsprochen werden,
- .3 sicherstellen, dass Berichtigungen zu Plänen sofort ausgeführt und Sicherungsdaten in Papier- oder elektronischer Form an einem angemessen sicheren Ort aufbewahrt werden und jederzeit zugänglich sind,
- .4 sicherstellen, dass das Personal – sofern solches für die Gewährung des Datenzugangs für berechtigte Anwender erforderlich ist – für die Bearbeitung dringender Anfragen ständig zur Verfügung steht, für das Auffinden und Versenden der benötigten Informationen richtig ausgebildet und in der Verwendung der englischen Sprache bewandert ist und
- .5 sicherstellen, dass einschlägige Informationen im internationalen Verzeichnis der SAR-Zusammenarbeitspläne einschließlich der Informationen über die Haupt- und jeden Ersatz- SAR-Data-Provider auf dem neuesten Stand gehalten werden. Einzelheiten über das Verzeichnis und das Verfahren für seine Fortschreibung enthält der Abschnitt 8.

6.7 SAR-Data-Provider sollen Kopien von Zusammenarbeitsplänen nur an die in den geregelten Verteilerlisten genannten Parteien und – auf Anfrage - in einem Notfall oder zum Zweck der Notfallplanung an das koordinierende RCC herausgeben.

6.8 Ein Fahrgastschiff das auf festen Routen verkehrt, wie etwa eine Fähre, soll das SAR-Data-Provider-System nicht benutzen, sondern auf der Grundlage von Anhang 1 dieser Richtlinie einen die Einzelheiten aller SAR-Dienste entlang seiner Route umfassenden Zusammenarbeits-

6.4 Under this system, the SAR data provider holds the ship's SAR co-operation plan on behalf of the SAR services. SAR services contact the SAR data provider to obtain the co-operation plan when it is required.

6.5 The company or the ship should select a suitable SAR data provider. A shipping company, RCC, or other suitable entity may act as an SAR data provider. However, the ship cannot be her own SAR data provider, as this would negate the fundamental concept of easing the load on ship's staff during an emergency.

6.6 The SAR data provider should be able to provide essential information rapidly to the parties concerned. In order to achieve this, each SAR data provider should:

- .1 arrange easy, continuous and immediate access to its SAR co-operation plans for relevant shipping companies and operators and for all RCCs with responsibilities in the operating areas of the ships concerned;
- .2 ensure that essential technical capabilities, such as computers and communications links, are reliable and are redundant or have arrangements in place for rapid repair, and are provided with sources of emergency power; establishing a back-up SAR data provider may satisfy this requirement;
- .3 ensure that updates to plans are made promptly and that back-up data in paper or electronic form is kept in a suitable safe location and is readily available; and
- .4 ensure that, if staff are necessary to provide with data access to authorised users, such personnel are always available to handle urgent requests, trained to properly retrieve and transmit the needed information and proficient in the use of the English language; and
- .5 ensure that pertinent information in the International SAR Co-operation Plans Index, including information on the primary and any back-up SAR data providers, is kept up-to-date. Details of the Index and the procedure for updating it are at section 8 below.

6.7 SAR data providers should only release copies of co-operation plans to those parties named in the plans' controlled distribution lists – and to co-ordinating RCCs on request, in the event of emergency or for contingency planning purposes.

6.8 A passenger ship such as a ferry, which trades on fixed routes, should not use the SAR data provider system, but should compile a co-operation plan incorporating details of all the SAR services along her route, in accordance with appendix 1 of these Guidelines.

plan erstellen. Andere Fahrgastschiffe, die etwa saisonal viele unterschiedliche SAR-Bereiche durchfahren, wie etwa einige Kreuzfahrtschiffe, können sich für das SAR-Data-Provider-System entscheiden. Solche Schiffe brauchen keine über die in Anhang 2 zu dieser Richtlinie hinaus gehende Informationen in den Zusammenarbeitsplan aufnehmen.

6.9 Anhang 3 enthält Ablaufdiagramme für beide Arten der SAR-Zusammenarbeitsplanung.

6.10 Schiffe sind ungeachtet des von ihnen verwendeten Systems gehalten, auf die best mögliche Weise zu den entsprechenden SAR-Diensten Verbindung aufzunehmen. Die direkte Kommunikation, sofern möglich, wird immer der indirekten vorzuziehen sein.

7 Administrative Anforderungen für Schiffe, die das SAR-Data-Provider-System nicht anwenden

7.1 Die in diesem Abschnitt beschriebene Verfahrensweise gilt für Schiffe, die das SAR-Data-Provider-System nicht verwenden, dh. Fahrgastschiffe auf festen Routen, wie etwa Fähren. Diese Schiffe und/oder ihre Betreiber werden in Zusammenarbeit mit den entsprechenden SAR-Diensten einen SAR-Zusammenarbeitsplan auf der Grundlage der in Anhang 1 zu dieser Richtlinie wiedergegebenen Rahmenvorgaben erstellen und ihn laufend halten. Das erste Ablaufdiagramm in Anhang 3 veranschaulicht diesen Prozess. Die Verfahrensweise für Schiffe, die das SAR-Data-Provider-System anwenden, ist in dem folgenden Abschnitt 8 dargelegt.

7.2 Um einen SAR-Zusammenarbeitsplan gemäß Anhang 1 zu dieser Richtlinie zu erstellen, sollen das Schiff oder das Unternehmen mit einem der in dem Einsatzgebiet des Schiffes zuständigen SAR-Dienste Verbindung aufnehmen.

7.3 Das Schiff oder das Unternehmen und der SAR-Dienst vervollständigen jeder für sich die eigenen Abschnitte des Rahmenwerks. Das Schiff oder das Unternehmen ist für die Informationen des Moduls 1 'Das Unternehmen' und des Moduls 2 'Das Schiff/die Schiffe' verantwortlich. Die SAR-Dienste müssen die Informationen für die Einleitung, das Modul 3 'Die RCCs' und das Modul 4 'SAR-Einrichtungen' zur Verfügung stellen. Es wird empfohlen, dass benachbarte SAR-Dienste jeweils im Besitz der Module der anderen sind, so dass das Schiff oder das Unternehmen für die Erstellung des gesamten Zusammenarbeitsplans nur mit einem SAR-Dienst Verbindung aufzunehmen brauchen.

7.4 Die Module 5 'Verhältnis zu den Medien' und 6 'Regelmäßige Übungen' sollen gemeinsam betrachtet werden. Das Modul 5 soll kurze Einzelheiten über die Art und Weise der Koordinierung der Reaktionen des Unternehmens bzw. des SAR-Dienstes auf das Medieninteresse bei Notfällen und Kontaktadressen für ihre jeweiligen Mitarbeiter für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit enthalten. Einzelheiten der Anforderungen für das Modul 6, Anhang 1 können dem Abschnitt 9 entnommen werden.

7.5 Kopien des fertigen Zusammenarbeitsplans sollen an jede der drei Parteien der Notfallreaktion – das Schiff, das Unternehmen und den jeweiligen SAR-Dienst – verteilt werden. Ein geregeltes Verteilungssystem soll sicherstellen, dass alle Parteien eine auf den neuesten Stand berichtigte Kopie haben.

Other passenger ships transiting many different SAR regions, perhaps on a seasonal basis, such as some cruise ships, may choose to use the SAR data provider system. Such ships are not required to include in the co-operation plan information beyond that set out in appendix 2 to these Guidelines.

6.9 Flow diagrams summarising the SAR co-operation planning process in both cases are given at appendix 3.

6.10 Regardless of which system ships use, they are still encouraged to liaise as best they can with relevant SAR services. Direct communications, where practicable, will always be better than indirect.

7 Administrative requirements for ships not using the SAR data provider system

7.1 The procedure described in this paragraph is that for ships not using the SAR data provider system – that is, passenger ships on fixed routes, such as ferries. These ships and/or their operators will work with the relevant SAR services to complete and maintain a SAR co-operation plan drawn up in accordance with the framework set out in appendix 1 of these Guidelines. The first flow diagram in appendix 3 illustrates this process. The procedure for ships which are using the SAR data provider system is described in section 8 below.

7.2 In order to compile a SAR co-operation plan in accordance with appendix 1 of these Guidelines, the ship or the company should contact one of the SAR services responsible for the area in which the ship operates.

7.3 The ship or company and the SAR services each complete their own sections of the framework. The ship or company is responsible for providing the information in module 1 'The company' and module 2 'The ship(s)'. The SAR services are responsible for providing the introductory paragraphs, module 3 'The RCCs' and module 4 'SAR facilities'. It is recommended that neighbouring SAR services each hold copies of the others' modules of information, so that the ship or company need only contact one SAR service in order to complete the whole co-operation plan.

7.4 Module 5 'Media relations' and module 6 'Periodic exercises' should be considered jointly. Module 5 is intended to contain brief details of how the company and the SAR services will co-ordinate their response to news media interest in any emergency and should include contact details for their respective press/public relations officers. The requirements of module 6, appendix 1, are considered in more detail in section 9 below.

7.5 Copies of the completed co-operation plan should be distributed to each of the three parties to emergency response – the ship, the company and the relevant SAR services. A controlled distribution system should be used to ensure that all parties maintain an up-to-date copy.

7.6 Der Zusammenarbeitsplan soll in den folgenden Sprachen erstellt werden:

- .1 Der/den Arbeitssprache(n) an Bord des Fahrgastschiffs und
- .2 Englisch und - sofern vereinbart - der/den vom Schiff, dem Unternehmen und den SAR-Diensten normalerweise verwendeten Sprache(n)

Ziel ist es, dass jede möglicherweise mit dem Zusammenarbeitsplan arbeitende Person jederzeit im Besitz einer Kopie in einer Sprache sein soll, die sie fließend beherrscht. Sofern zwischen dem Schiff, dem Unternehmen und den SAR-Diensten vereinbart, kann der Zusammenarbeitsplan elektronisch vorgehalten und verteilt werden.

7.7 SAR-Zusammenarbeitspläne sollen, sobald einmal für ein bestimmtes Schiff vereinbart, von den SAR-Diensten aller Verwaltungen anerkannt werden.

7.8 Der Urheber jedes Moduls des Zusammenarbeitsplans (entweder das Schiff, das Unternehmen oder der SAR-Dienst) ist für seine Fortschreibung und dafür verantwortlich, dass alle im Besitz des Moduls über Änderungen unterrichtet werden. Jeder im Besitz einer kontrollierten Kopie des Zusammenarbeitsplans ist dafür verantwortlich, dass bekannt gemachte Änderungen ausgeführt und aufgezeichnet werden.

7.9 Alle Parteien sollen wissen, wo die kontrollierten Kopien des SAR-Zusammenarbeitsplans vorgehalten werden. Daher soll jeder SAR-Zusammenarbeitsplan einen geregelten Verteiler enthalten und jede seiner Parteien soll sicherstellen, dass dem gesamten einschlägigen Personal die Existenz des SAR-Zusammenarbeitsplans, der Ort seiner Aufbewahrung und die Art und Weise seiner Anwendung geläufig sind.

8 Administrative Anforderungen für Schiffe, die das SAR-Data-Provider-System anwenden

8.1 Die in diesem Abschnitt beschriebene Verfahrensweise gilt für Schiffe, die viele SAR-Bereiche durchfahren und sich für die Anwendung des SAR-Data-Provider-Systems entscheiden. Diese Schiffe und/oder ihre Betreiber werden (unter Beratung der entsprechenden SAR-Dienste) einen SAR-Data-Provider bestimmen und auf der Grundlage der in Anhang 2 zu dieser Richtlinie wiedergegebenen Rahmenvorgaben einen SAR-Zusammenarbeitsplan erstellen und ihn laufend halten. Das zweite Ablaufdiagramm in Anhang 3 veranschaulicht diesen Prozess. Die Verfahrensweise für Schiffe, die das SAR-Data-Provider-System nicht anwenden, ist in Abschnitt 7 dargelegt.

8.2 Wenn das SAR-Data-Provider-System angewendet wird, erstellen das Schiff oder das Unternehmen und der SAR-Dienst jeweils für sich ihre eigenen Abschnitte des Rahmenwerks. Die Module 4 'Verhältnis zu den Medien' und 5 'Regelmäßige Übungen' sollen gemeinsam betrachtet werden. Das Modul 4 soll kurze Einzelheiten über die Art und Weise der Koordinierung der Reaktionen des Unternehmens bzw. des SAR-Dienstes auf das Medieninteresse bei Notfällen und Kontaktadressen für ihre jeweiligen Mitarbeiter für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit enthalten. Einzelheiten der Anforderungen für das Modul 5 können dem Abschnitt 9 entnommen werden.

8.3 Kontrollierte Kopien des vervollständigten Zusammenarbeitsplans sollen von dem Unternehmen verteilt und auf dem Schiff, bei dem Unternehmen und bei

7.6 The co-operation plan should be written in:

- .1 the on-board working language(s) of the passenger ship; and
- .2 English and, if agreed, a language or languages commonly used by the ship, the company and the SAR services.

The aim is that all those likely to need to refer to the co-operation plan should have a copy readily available in a language in which they are fluent. The co-operation plan may be provided and distributed electronically if agreed between the ship, the company and the SAR services.

7.7 SAR co-operation plans, once they have been agreed for a particular ship, should be recognised by the SAR services of all Administrations.

7.8 The originator of each module of the co-operation plan (the ship, company or SAR service, as appropriate) is responsible for keeping it up-to-date and ensuring that all those holding controlled copies of the module are advised of changes. Each holder of a controlled copy of the co-operation plan is responsible for making and recording notified changes.

7.9 All parties should know where the controlled copies of the SAR co-operation plan are held. Each SAR co-operation plan should therefore contain a controlled distribution list; and each party to it should ensure that all relevant staff is aware of its existence, where it is stored and how it may be used.

8 Administrative requirements for ships, which are using the SAR data provider system

8.1 The procedure described in this section is that for passenger ships that transit many SAR regions and choose to use the SAR data provider system. These ships and/or their operators will identify a SAR data provider (seeking advice from relevant SAR services as necessary) and will complete and maintain a SAR co-operation plan drawn up in accordance with the framework set out in appendix 2 of these Guidelines. The second flow diagram in appendix 3 illustrates this process. The procedure for ships not using the SAR data provider system is described in section 7 above.

8.2 If the SAR data provider system is being used, the ship or company and the SAR data provider each complete their own sections of the framework, as appropriate. Module 4 'Media relations' and module 5 'Periodic exercises' should be considered jointly. Module 4 is intended to contain brief details of how the company will co-ordinate with the SAR services their response to news media interest in any emergency, and should include contact details of the company's press/public relations officers. The requirements of module 5 are considered in more detail at section 9 below.

8.3 Controlled copies of the completed co-operation plan should be distributed by the company and be held by the ship, the company and the SAR data provider. A

dem SAR-Data-Provider vorgehalten werden. Ein geregeltes Verteilungssystem soll sicherstellen, dass alle Parteien eine auf den neuesten Stand berichtigte Kopie haben.

8.4 Alle Parteien sollen wissen, wo die SAR-Daten vorgehalten werden. Deshalb soll jeder SAR-Zusammenarbeitsplan einen geregelten Verteiler enthalten. Jede Partei soll sicherstellen, dass dem gesamten einschlägigen Personal die Existenz des SAR-Zusammenarbeitsplans, der Ort seiner Aufbewahrung und die Art und Weise seiner Anwendung geläufig sind.

8.5 Es ist nicht unbedingt notwendig, dass jedes RCC, durch dessen SAR-Bereich das Schiff fährt, eine Kopie des Zusammenarbeitsplans als Datensatz vorhält, nur soll jedes RCC unverzüglich von dem entsprechenden SAR-Data-Provider eine Kopie bekommen können. Der SAR-Data-Provider hält Kopien des Zusammenarbeitsplans zur Weiterverteilung auf Anfrage an das koordinierende RCC in einem Notfall oder zum Zweck der Notfallplanung vor.

8.6 Desgleichen ist es für das Schiff nicht unbedingt notwendig, Einzelheiten jedes einzelnen SAR-Bereichs mitzuführen, wenn das SAR-Data-Provider-System verwendet wird. Jedoch soll jedes Schiff immer in der Lage sein, solche Einzelheiten zu erhalten.

8.7 Es wird empfohlen, dass das Schiff Einzelheiten der SAR-Dienste in den Bereichen an Bord mitführt, in denen es den größten Teil seiner Zeit verbringt. Das Schiff soll aber wenigstens die Einzelheiten für den Kontakt zu seinem SAR-Data-Provider gemäß den Rahmenvorgaben in Anhang 2 an Bord mitführen.

8.8 Der Zusammenarbeitsplan soll in folgenden Sprachen erstellt werden:

- .1 Der/den Arbeitssprache(n) an Bord des Fahrgastschiffs und
- .2 Englisch und - sofern vereinbart - der/den vom Schiff, dem Unternehmen und dem SAR-Data-Provider normalerweise verwendeten Sprache(n)

Ziel ist es, dass jede möglicherweise mit dem Zusammenarbeitsplan arbeitende Person jederzeit im Besitz einer Kopie in einer Sprache sein soll, die sie fließend beherrscht.

Sofern zwischen dem Schiff, dem Unternehmen und den SAR-Diensten vereinbart, kann der Zusammenarbeitsplan elektronisch vorgehalten und verteilt werden.

Der SAR-Data-Provider muss eine Kopie jedes SAR-Zusammenarbeitsplans mindestens in der englischen Sprache vorhalten und soll in der Lage sein, ihn auf Anfrage in einem Notfall oder zum Zweck der Notfallplanung an das koordinierende RCC zu übermitteln. Obiger Absatz 6.5 enthält Einzelheiten der diesbezüglich erforderlichen Fähigkeiten des SAR-Data-Providers.

8.9 SAR-Zusammenarbeitspläne sollen, sobald einmal für ein bestimmtes Schiff vereinbart, von den SAR-Diensten aller Verwaltungen anerkannt werden.

8.10 Der Urheber jedes Moduls des Zusammenarbeitsplans (entweder das Schiff, das Unternehmen oder der SAR-Data-Provider) ist für seine Fortschreibung und dafür verantwortlich, dass alle im Besitz des Moduls über Änderungen unterrichtet werden. Jeder im Besitz einer kontrollierten Kopie des Zusammenarbeitsplans ist dafür

controlled distribution system should be used to ensure that all parties maintain an up-to-date copy.

8.4 All parties should know where SAR data is held. Each copy of the plan should therefore contain a controlled distribution list, and each party to it should ensure that all relevant staff is aware of its existence, where it is stored and how it may be used.

8.5 It is not essential that every RCC through whose SAR region the ship trades should hold a copy of the co-operation plan on file, only that each RCC should be able to obtain a copy from the relevant SAR data provider without delay. The SAR data provider holds copies of the co-operation plan for onward distribution to the coordinating RCC on request, in the event of an emergency or for contingency planning purposes.

8.6 Likewise it is not essential for the ship to carry details of each and every SAR region's resources, if the SAR data provider system is being used. However, the ship should always be able to obtain such details.

8.7 It is recommended that the ship carry on board details of the SAR services in regions in which she spends the majority of her time. But as a minimum, the ship should carry contact details for her SAR data provider, as set out in the framework in appendix 2.

8.8 The co-operation plan should be written in:

- .1 the on-board working language(s) of the passenger ship; and
- .2 English and, if agreed, a language or languages commonly used by the ship, the company, and the SAR data provider.

The aim is that all those likely to need to refer to the co-operation plan should have a copy readily available in a language in which they are fluent. The co-operation plan may be provided and distributed electronically if agreed between the ship, the company and the SAR data provider. The SAR data provider must maintain a copy of each co-operation plan in at least the English language and should be able to transmit it immediately to the coordinating RCC on request, in the event of an emergency or for contingency planning purposes. Paragraph 6.5 above details the required capabilities of the SAR data provider in this context.

8.9 SAR co-operation plans, once they have been agreed for a particular ship, should be recognised by the SAR services of all Administrations.

8.10 The originator of each module of the co-operation plan (the ship, the company or the SAR data provider, as appropriate) is responsible for keeping it up-to-date and ensuring that all those holding controlled copies of the module are advised of changes.

verantwortlich, dass bekannt gemachte Änderungen ausgeführt und aufgezeichnet werden.

8.11 Damit koordinierende RCCs auf Anfrage in einem Notfall oder zum Zweck der Notfallplanung eine Kopie des Zusammenarbeitsplans eines bestimmten Schiffes erhalten können, muss feststellbar sein, wer dessen SAR-Data-Provider ist.

8.12 Der internationale Index der SAR-Zusammenarbeitspläne erlaubt den Anwendern, jedes Schiff nach drei Suchkriterien (Name, Rufzeichen, MMSI-Nummer) herauszusuchen, festzustellen, wer sein SAR-Data-Provider ist und wie die Verbindung zu diesem hergestellt werden kann. Die Informationen im Index sind absichtlich kurz gehalten, denn die Zusammenarbeitspläne selbst sind die Hautdokumente. Die Eintragungen in den Index und ihre Laufendhaltung obliegen dem SAR-Data-Provider.

8.13 Eintragungen für den Index und nachfolgende Änderungen sollen vom SAR-Data-Provider an

International SAR Co-operation Plans Index
HM Coastguard
Pendennis Point
Castle Drive
FALMOUTH TR11 4WZ
United Kingdom
Tel: +44 1326 211569
Fax: +44 1326 319264.

Das Telefon ist von Montag bis Freitag in der Zeit von 08.45 – 17.00 Uhr Ortszeit besetzt.

geschickt werden.

Eintragungen sollen gemäß diesen Richtlinien für alle den SAR-Data-Provider verwendenden Fahrgastschiffe erfolgen, dh. Schiffe, die viele SAR-Bereiche befahren. Andere Fahrgastschiffe in der internationalen Fahrt werden ebenfalls aufgenommen.

Die Eintragungen sollen folgende Informationen umfassen:

- Name des Schiffes,
- Rufzeichen,
- MMSI-Nummer,
- Unternehmen,
- SAR-Data-Provider und
- Telefonnummer, unter welcher der SAR-Data-Provider rund um die Uhr erreichbar ist

8.14 Entgegen genommene Eintragungen werden dem Internationalen Index der SAR-Zusammenarbeitspläne hinzugefügt, zu dem die Webseite der United Kingdom Maritime and Coastguard Agency (www.mcga.gov.uk/sandr/coop.htm) einen Link enthält. Anwendern mit Zugang zum Internet wird empfohlen, die Webseite zu besuchen, um Einzelheiten über den SAR-Data-Provider eines bestimmten Schiffes zu erhalten. Die Seite enthält Anweisungen zur Benutzung des Index. Anwender ohne Internetzugang sind aufgefordert, Verbindung mit dem MRCC Falmouth (24h-Telefonnummer: +44 1326 317575) aufzunehmen, wenn in einem Notfall ein SAR-Zusammenarbeitsplan benötigt wird. MRCC Falmouth wird dem Anrufer sodann die Einzelheiten des SAR-Data-Providers zur Verfügung stellen und erforderlichenfalls weitere Unterstützung gewähren.

8.15 Obwohl der Internationale Index der SAR-Zusammenarbeitspläne vom MRCC-Falmouth verwaltet

Each holder of a controlled copy of the co-operation plan is responsible for making and recording notified changes.

8.11 It is necessary to have a means of identifying who is acting as a particular ship's SAR data provider, to enable co-ordinating RCCs to obtain a copy of the co-operation plan on request, in the event of emergency or for contingency planning purposes.

8.12 The International SAR Co-operation Plans Index enables users to look up a ship by any of three means of identification (name, callsign or MMSI), and to identify who is that ship's SAR data provider and how to contact them. Information in the Index is deliberately limited: the co-operation plans themselves are the prime documents. Index entries are submitted and kept up-to-date by the SAR data provider.

8.13 Index entries and any subsequent amendments should be submitted by the SAR data provider to:

International SAR Co-operation Plans Index
HM Coastguard
Pendennis Point
Castle Drive
FALMOUTH TR11 4WZ
United Kingdom
tel: +44 1326 211569
fax: +44 1326 319264

The telephone is staffed 0845 - 1700 local time, Monday to Friday.

Entries should be made for all passenger ships using the SAR data provider system in accordance with these Guidelines; i.e, ships which trade through many SAR regions.

Entries for other passenger ships trading internationally will also be accepted. Entries should include:

- ship's name;
- callsign;
- MMSI;
- company identity;
- SAR data provider identity; and
- SAR data provider's 24-hour contact telephone number.

8.14 Entries received are added to the International SAR Co-operation Plans Index, which has been linked to the website of the United Kingdom's Maritime and Coastguard Agency at www.mcga.gov.uk/sandr/coop.htm. Users with access to the Internet are recommended to visit this website to obtain the details of a particular ship's SAR data provider. Instructions on use of the Index are included on the site. Users who do not have access to the Internet are invited to contact MRCC Falmouth (24-hour telephone: +44 1326 317575) if a SAR co-operation plan is required in an emergency. MRCC Falmouth will then provide the caller with details of the relevant SAR data provider and will be able to assist further if required.

8.15 It should be noted that, although the International SAR Co-operation Plans Index is administered at MRCC

wird und MRCC Falmouth SAR-Data-Provider für einige Schiffe ist, muss berücksichtigt werden, dass dieses zwei unterschiedliche Funktionen sind. Grundsätzlich wird empfohlen, dass Betreiber einen SAR-Data-Provider im geographischen Einsatzgebiet des Schiffes wählen.

8.16 Es ist aber auf jeden Fall unbedingt notwendig, dass ein Eintrag im Internationalen Index der SAR-Zusammenarbeitspläne gemäß vorstehendem Abs. 8.13 vorgenommen wird, wenn das SAR-Data-Provider-System verwendet wird.

9 Regelmäßige Übungen

9.1 Die Regel schreibt vor, dass der Zusammenarbeitsplan regelmäßige Übungen zur Erprobung seiner Wirksamkeit vorsehen muss.

9.2 Sowohl die Häufigkeit als auch die Art der Übung werden von den Umständen, unter denen das Schiff operiert, den zur Verfügung stehenden SAR-Ressourcen usw. abhängen.

9.3 Während es sehr wichtig ist, dass die Vorkehrungen für die SAR-Zusammenarbeit von Zeit zu Zeit gemeinsam – beispielsweise durch die Einbindung des örtlichen SAR-Dienstes in bereits laufende Übungen nach dem ISM-Code und den Vorschriften des SMS-Systems jedes Schiffes – erprobt werden, ist es ebenfalls wichtig, dass die Vorteile solcher Übungen nicht durch die Häufigkeit oder dadurch verwässert werden, dass immer auf bestimmte Art und Weise oder mit bestimmten Behörden geübt wird. Daher soll das Schiff seine Vorkehrungen für die SAR-Zusammenarbeit nicht häufiger als einmal alle 12 Monate üben müssen.

9.4 Ziel soll es sein, alle Teile des Netzwerks der Notfallreaktion im Zeitablauf unter realistischen Bedingungen zu erproben. Dabei sollen die verschiedensten Szenarien eingesetzt und, soweit angebracht, unterschiedliche SAR-Dienste eingebunden sowie die Übungen so ausgelegt werden, dass dem gesamten Personal (einschließlich Ablöser) im Zeitablauf die Teilnahme ermöglicht wird.

9.5 Unterschiedliche Arten von Übungen können anerkannt werden: Full-Scale- oder Live-, Koordinierungs- und/oder Kommunikationsübungen⁸ können alle gleichermaßen geeignet sein, solange das Grundprinzip der Zusammenarbeit zwischen Schiff, Unternehmen und SAR-Diensten geübt wird. Papierübungen, SAR-Seminare und Verbindungsaustausch von Schiffspersonal, Notfallpersonal des Unternehmens an Land und Personal der SAR-Dienste können auch von Vorteil sein.

9.6 Um die wirksame Verwendung der zur Verfügung stehenden Ressourcen zu gewährleisten, sollen Übungen koordiniert werden. Es gilt das Prinzip der Gegenseitigkeit. Wenn ein Schiff in den letzten zwölf Monaten eine SAR-Zusammenarbeitsübung abgehalten hat, sollen die Vorschriften der Regel gegenüber allen Parteien als erfüllt gelten. Der „SAR-Dienst“ soll in diesem Zusammenhang als eine weltweite Einheit angesehen werden. Desgleichen sollen die SAR-Dienste der einzelnen Staaten im Rahmen ihrer Zusammenarbeit sicherstellen, dass die Übungsanforderungen an Fahrgastschiffe entsprechend den zur Verfügung stehenden SAR-Ressourcen in angemessener Weise unter ihnen aufgeteilt werden.

Falmouth; and MRCC Falmouth also acts as SAR data provider for some ships, the two functions are distinct. Generally, it is recommended that operators choose a SAR data provider within the ship's geographical area of operation.

8.16 It is, however, essential, if the SAR data provider system is to be used, that an entry is made on the International SAR Co-operation Plans Index as described in paragraph 8.13 above.

9 Periodic exercises

9.1 The regulation requires that the co-operation plan include provisions for periodic exercises to be undertaken to test its effectiveness.

9.2 Both frequency and type of exercise will depend on the circumstances in which the ship operates, availability of SAR service resources, etc.

9.3 While it is very important that SAR co-operation arrangements be tested from time to time – by, for example, requesting local SAR service involvement in exercises already being run in accordance with the ISM Code and each ship's safety management system requirements – it is also important that the benefits of such exercises are not diluted by *over-exercising* or by always exercising in particular ways or with particular authorities. Therefore, the ship should not be required to exercise her SAR co-operation arrangements more than once in any twelve month period.

9.4 The aim should be to test all parts of the emergency response network realistically, over time. A wide variety of scenarios should be employed; different SAR services should be involved if appropriate; and exercises should be so arranged as to allow all relevant staff (including relief staff) to participate over time.

9.5 Various types of exercise are acceptable: 'full-scale' or 'live', 'co-ordination', and/or 'communications' exercises⁸ may all be appropriate, so long as the fundamental principle of co-operation between the ship, the company and SAR services is exercised. 'Tabletop' exercises, SAR seminars and liaison exchanges involving ship's personnel, shore-based company emergency response personnel and SAR service personnel can also be beneficial.

9.6 Exercises should be co-ordinated to ensure efficient use of available resources. The principle of reciprocity applies. If a ship has conducted a SAR co-operation exercise within the last twelve months, she should be deemed by all parties to have fulfilled the requirements of the regulation: the 'SAR service' should be considered a global entity in this context. Likewise, the SAR services of individual states should co-operate to ensure that passenger ships' exercise requirements are distributed between them in a way appropriate to available resources.

⁸ IAMSAR-Handbuch, Band I Abschnitt 3.3

⁸ IAMSAR Manual, Vol I, Chapter 3.3 refers.

9.7 Gemäß dieser Regel durchgeführte Übungen sollen gelegentlich vorsehen, dass das Fahrgastschiff die Rolle eines SAR-Mittels, insbesondere - soweit angebracht - die des Einsatzleiters vor Ort übernimmt.

9.8 Für Schiffe, die an der Abwicklung eines echten SAR-Falls mitgewirkt haben, sollen die Übungsvorschriften dieser Regel als erfüllt gelten.

9.9 Die gemäß dieser Regel durchgeführten Übungen sollen von allen Hauptbeteiligten (Schiff, Unternehmen, SAR-Dienst) förmlich aufgezeichnet werden. Die Aufzeichnung soll mindestens das Datum, den Ort und die Art der Übung sowie eine Liste der Hauptteilnehmer umfassen. Eine Kopie der Aufzeichnung soll zu Kontrollzwecken an Bord des Schiffes mitgeführt werden.

10 Laufendhaltung des Zusammenarbeitsplans

10.1 Die Informationen jedes SAR-Zusammenarbeitsplans sollen laufend gehalten werden. Überarbeitung, Fortschreibung und Auditierung des SAR-Zusammenarbeitsplans sollen als Teil des im ISM-Code vorgeschriebenen Sicherheitsmanagement-Systems durchgeführt werden.

10.2 Die den SAR-Dienst und den SAR-Data-Provider betreffenden Informationen im SAR-Zusammenarbeitsplan sollen auf die gleiche Weise überarbeitet, fortgeschrieben und auditiert werden.

10.3 Der Internationale Index der SAR-Zusammenarbeitspläne muss ebenfalls auf dem neuesten Stand gehalten werden. Hierfür ist der SAR-Data-Provider verantwortlich. Die SAR-Data-Provider sollen daher prüfen, ob Berichtigungen des Zusammenarbeitsplans Auswirkungen auf den Indexeintrag haben und gegebenenfalls gemäß Abschnitt 8 verfahren.

9.7 Exercises conducted under this regulation should occasionally include the passenger ship taking on the role of a SAR facility – and, in particular, the role of On Scene Co-ordinator, if appropriate.

9.8 Ships which have participated in actual SAR incidents may be deemed to have fulfilled the exercise requirements of this regulation.

9.9 Exercises conducted under this regulation should be formally recorded by all the main participants (ship, company and SAR service). The record should include at least the date, location and type of exercise and a list of the main participants. A copy of the record should be available aboard the ship for inspection.

10 Keeping the co-operation plan up-to-date

10.1 The information contained in each SAR co-operation plan should be kept up-to-date. Review, updating and auditing of the SAR co-operation plan should be conducted as part of the safety management system required by the ISM Code.

10.2 SAR service and SAR data provider information contained in each SAR co-operation plan should be reviewed, updated and audited in a similar way.

10.3 The International SAR Co-operation Plans Index should also be kept up-to-date. It is the SAR data provider's responsibility to ensure that this is done. SAR data providers should, therefore, check whether any amendments made to the co-operation plan affect the Index entry and, if so, should proceed in accordance with section 8 above.

MSC/Circ. 1079
Anlage
Anhang 1

MSC/Circ.1079
ANNEX

Anhang 1

Plan für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen, die nicht das „SAR-Data-Provider-System“ benutzen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)

Inhalt

Einleitung⁹

Beschreibung eines Zusammenarbeitsplans¹⁰

- 1 Das Unternehmen¹¹
 - .1 Name und Adresse
 - .2 Kontaktliste
 - .1 Vorkehrungen für die 24-stündige Notfall-Kontaktmöglichkeit einschließlich Alternativen
 - .2 Weitere Kommunikationsmöglichkeiten (einschl. direkte Telefon- und Faxverbindungen zu entsprechendem Personal)

⁹ Vom SAR-Dienst zu erstellen

¹⁰ Vom SAR-Dienst zu erstellen

¹¹ Gemäß Definition im ISM-Code

APPENDIX 1

PLAN FOR CO-OPERATION BETWEEN SEARCH AND RESCUE SERVICES AND PASSENGER SHIPS NOT USING THE SAR DATA PROVIDER SYSTEM (in accordance with SOLAS regulation V/7.3)

List of Contents

Introduction⁹

Description of a Plan for Co-operation¹⁰

- 1 The Company¹¹
 - .1 name and address
 - .2 contact list
 - .1 24 hour emergency initial and alternative contact arrangements
 - .2 further communications arrangements (including direct telephone / fax links to relevant personnel)

⁹ To be prepared by the SAR Service

¹⁰ To be prepared by the SAR Service

¹¹ As defined in the ISM Code

- | | |
|---|---|
| <p>.3 Karte(n) mit Einzelheiten von Strecke(n) und Dienst(en) mit Grenzen der entsprechenden SAR-Bereiche¹²</p> <p>.4 Verbindungsabsprachen zwischen dem Unternehmen und den entsprechenden RCCs¹³</p> <p>.1 Vorkehrungen für die Übermittlung von entsprechenden Informationen bei einem Ereignis</p> <ul style="list-style-type: none"> - wie spezifische Informationen bei einem Ereignis übermittelt werden sollen, einschließlich Einzelheiten über Personen, Ladung und Bunkerstoffe an Bord, SAR-Mittel und die zu dem Zeitpunkt verfügbare Unterstützung durch Spezialisten usw. <p>.2 Entsendung von Verbindungsoffizieren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorkehrungen für die Entsendung eines/von Verbindungsoffizier(s/en) des Unternehmens zum RCC, der/die Zugang hat/haben zu der das Unternehmen und das/die Schiff(e) betreffenden unterstützenden Dokumentation wie zB. die von dem Flaggenstaat vorgeschriebenen Brandschutz- und Sicherheitspläne. <p>2 Das/die Schiff(e)¹⁴</p> <p>.1 [Schiff 1]¹⁵</p> <p>.1 Grundinformationen über das Schiff</p> <ul style="list-style-type: none"> - MMSI-Nummer - Unterscheidungssignal - Flaggenstaat - Schiffstyp - BRZ - Länge über Alles (m) - höchstzulässiger Tiefgang (m) - Dienstgeschwindigkeit - höchstzulässige Zahl der Personen an Bord - Regelbesatzungsstärke - medizinische Ausrüstung <p>.2 Kommunikationsausrüstung an Bord¹⁶</p> <p>.3 Einfacher, elektronisch übermittelbarer Decks- und Seitenplan des Schiffes mit Basisinformationen über</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rettungsmittelausrüstung - Feuerlösch-/Brandbekämpfungsausrüstung - Plan des Hubschrauberlandedecks/der Hubschrauberabwischfläche mit Anflugsektor - Hubschraubertypen, für die das Landedeck geeignet ist | <p>.3 Chartlet(s) showing details of route(s) and service(s) together with delimitation of relevant search and rescue regions (SRRs)¹²</p> <p>.4 liaison arrangements between the Company and relevant RCCs¹³</p> <p>.1 provision of relevant incident information</p> <ul style="list-style-type: none"> - how specific information will be exchanged at the time of an incident, including details of persons, cargo and bunkers on board, SAR facilities and specialist support available at the time, etc <p>.2 provision of liaison officer(s)</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrangements for sending Company liaison officer(s) to the RCC, with access to supporting documentation concerning the Company and the ship(s); eg, copies of fire control & safety plans as required by the flag state <p>2 The ship(s)¹⁴</p> <p>.1 [ship 1]¹⁵</p> <p>.1 basic details of the ship</p> <ul style="list-style-type: none"> - MMSI - callsign - country of registry - type of ship - gross tonnage - length overall (in metres) - maximum permitted draught (in metres) - service speed - maximum number of persons allowed on board - number of crew normally carried - medical facilities <p>.2 communications equipment carried¹⁶</p> <p>.3 simple plan of decks and profile of the ship, transmittable by electronic means, and including basic information on</p> <ul style="list-style-type: none"> - lifesaving equipment - firefighting equipment - plan of helicopter deck / winching area with approach sector - helicopter types for which helicopter deck is designed |
|---|---|

¹² Die Karte kann ggf. durch eine einfache Beschreibung ersetzt werden

¹³ Z.B. wie das Unternehmen und der SAR-Dienst in einem Notfall zusammen zu arbeiten gedenken, einschließlich der Übermittlung von Informationen, die nur zu jenem Zeitpunkt zu Verfügung stehen werden

¹⁴ Vom Unternehmen zu erstellen

¹⁵ Schiffsnamen einfügen

¹⁶ Basisinformationen über die Kommunikationsausrüstung des Schiffes, Frequenzen, Kennungen usw. einfügen

¹² The chartlet may be replaced by a simple description, if appropriate.

¹³ ie, how Company and SAR Service are to work together in the event of an emergency, including the provision of that information which will only be available at the time

¹⁴ To be prepared by the Company

¹⁵ Enter here the ship's name

¹⁶ Enter here basic information on the ship's communications fit, frequencies available, identifiers, etc

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtungen des Schiffes für die Bergung von Personen aus dem Wasser oder Übernahme von anderen Fahrzeugen und - ein Farbphoto des Schiffes <p>.2 [Schiff 2 wie Schiff 1 usw.]</p> <p>3 Das/die RCC(s)¹⁷</p> <p>.1 SAR-Bereiche entlang des Reisewegs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Karte mit den SAR-Bereichen in dem entsprechenden Operationsgebiet des/der Schiff(s/e) <p>.2 SAR mission co-ordinator (SMC)¹⁸</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definition - Zusammenstellung der Funktionen <p>.3 Einsatzleiter vor Ort (OSC)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definition - Auswahlkriterien - Zusammenstellung der Funktionen <p>4 SAR-Mittel¹⁹</p> <p>.1 [SAR-Bereiche]²⁰</p> <p>.1 RCC/RSCs entlang des Reisewegs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adressen <p>.2 Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausrüstung - zur Verfügung stehende Frequenzen - Hörwache(n) - Kontaktliste (MMSI-Nummern, Rufzeichen, Telefon-, Fax- und Telexnummern). <p>.3 Allgemeine Beschreibung und Verfügbarkeit von erklärten SAR-Einheiten (Wasser und Luft) und zusätzliche Mittel entlang des Reisewegs wie zB.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schnelle Rettungsfahrzeuge - andere Fahrzeuge - schwere/leichte Hubschrauber - Langstreckenflugzeuge - Brandbekämpfungsmittel <p>.4 Kommunikationsplan</p> <p>.5 Suchplanung</p> <p>.6 medizinische Beratung/medizinische Versorgung</p> <p>.7 Brandbekämpfung, chemische Gefahren usw.</p> <p>.8 Anlandevorkehrungen</p> <p>.9 Unterrichtung der nächsten Angehörigen</p> <p>.10 Aussetzen/Einstellen der SAR-Maßnahme</p> <p>.2 [SAR-Gebiet 2 wie SAR-Gebiet 1 usw.]</p> <p>5 Verhältnis zu den Medien²¹</p> <p>6 Regelmäßige Übungen²²</p> | <ul style="list-style-type: none"> - means on board intended to be used to rescue people from the sea or from other vessels - and a colour picture of the ship <p>.2 [ship 2 – as for ship 1, etc]</p> <p>3 The RCC(s)¹⁷</p> <p>.1 search and rescue regions along the route</p> <ul style="list-style-type: none"> - chartlet showing SRRs in relevant area of ships' operation <p>.2 SAR mission co-ordinator¹⁸ (SMC)</p> <ul style="list-style-type: none"> - definition - summary of functions <p>.3 on scene co-ordinator (OSC)</p> <ul style="list-style-type: none"> - definition - selection criteria - summary of functions <p>4 SAR facilities¹⁹</p> <p>.1 [SRR]²⁰</p> <p>.1 RCC/RSCs along the route</p> <ul style="list-style-type: none"> - addresses <p>.2 communications</p> <ul style="list-style-type: none"> - equipment - frequencies available - watch maintained - contact list (MMSIs, callsigns, telephone, fax and telex numbers) <p>.3 general description and availability of designated SAR units (surface and air) and additional facilities along the route, eg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fast rescue vessels - other vessels - heavy / light helicopters - long range aircraft - fire fighting facilities <p>.4 communications plan</p> <p>.5 search planning</p> <p>.6 medical advice / assistance</p> <p>.7 firefighting, chemical hazards, etc</p> <p>.8 shore reception arrangements</p> <p>.9 informing next-of-kin</p> <p>.10 suspension / termination of SAR action</p> <p>.2 [SRR 2 – as for SRR 1, etc]</p> <p>5 Media relations²¹</p> <p>6 Periodic exercises²²</p> |
|---|---|

¹⁷ Vom SAR-Dienst zu erstellen

¹⁸ SAR mission co-ordinator/ Koordinator der SAR-Maßnahme (SMC), der temporär offiziell mit der Koordinierung der Reaktion auf einen akuten oder wahrscheinlichen Notfall Betraute

¹⁹ Vom SAR-Dienst zu erstellen

²⁰ Den jeweiligen Flaggenstaat einfügen

²¹ Von dem Unternehmen und dem betreffenden SAR-Dienst gemeinsam zu erstellen

²² Häufigkeit, Art und Inhalt der Übungen sind gemeinsam von dem Unternehmen und dem/den betreffenden SAR-Dienst(en) zu beraten

¹⁷ To be prepared by the SAR service

¹⁸ Search and rescue mission co-ordinator (SMC). The official temporarily assigned to co-ordinate response to an actual or apparent distress situation.

¹⁹ To be prepared by the SAR service.

²⁰ Enter here the name of the relevant state.

²¹ To be prepared jointly by the Company and each SAR Service concerned.

²² Frequency, form and content of training to be considered jointly by the Company and the SAR Service(s) concerned.

MSC/Circ.1079
Anlage
Anhang 2

MSC/Circ.1079
ANNEX

Anhang 2

Vereinfachter Plan für die Zusammenarbeit zwischen Such- und Rettungsdiensten und Fahrgastschiffen, die das „SAR-Data-Provider-System“ benutzen (gemäß SOLAS-Regel V/7.3)

Einleitung

- 1 Das Unternehmen²³
 - .1 Name und Adresse
 - .2 Kontaktliste
 - .1 Vorkehrungen für die 24-stündige Notfall-Kontaktmöglichkeit einschließlich Alternativen
 - .2 Weitere Kontaktmöglichkeiten (einschl. direkte Telefon- und Faxverbindungen zu dem entsprechenden Personal)
 - .3 Karte(n) mit Einzelheiten von Strecke(n) und Dienste(n) mit Grenzen der entsprechenden SAR-Bereiche²⁴
- 2 Das/die Schiff(e)²⁵
 - .1 [Schiff 1]²⁶
 - .1 Grundinformationen über das Schiff
 - MMSI-Nummer
 - Unterscheidungssignal
 - Flaggenstaat
 - Schiffstyp
 - BRZ
 - Länge über Alles (m)
 - Höchstzulässiger Tiefgang (m)
 - Dienstgeschwindigkeit
 - Höchstzulässige Zahl der Personen an Bord
 - Regelbesatzungsstärke
 - Medizinische Ausrüstung
 - .2 Kommunikationsausrüstung an Bord²⁷
 - .3 Einfacher, elektronisch übermittelbarer Decks- und Seitenplan des Schiffes mit Basisinformationen über
 - Rettungsmittelausrüstung
 - Feuerlösch-/Brandbekämpfungsausrüstung
 - Vorkehrungen für das Arbeiten mit Hub-schraubern und
 - ein Farbphoto des Schiffes
 - .2 [Schiff 2 wie Schiff 1 usw.]

APPENDIX 2

SIMPLIFIED PLAN FOR CO-OPERATION BETWEEN SEARCH AND RESCUE SERVICES AND PASSENGER SHIPS USING THE SAR DATA PROVIDER SYSTEM (in accordance with SOLAS regulation V/7.3)

Introduction

- 1 The Company²³
 - .1 name and address
 - .2 contact list
 - .1 24 hour emergency initial and alternative contact arrangements
 - .2 further communications arrangements (including direct telephone / fax links to relevant personnel)
 - .3 Chartlet(s) showing details of route(s) and service(s) together with delimitation of relevant search and rescue regions (SRRs)²⁴
- 2 The ship(s)²⁵
 - .1 [ship 1]²⁶
 - .1 basic details of the ship
 - MMSI
 - callsign
 - country of registry
 - type of ship
 - gross tonnage
 - length overall (in metres)
 - maximum permitted draught (in metres)
 - service speed
 - maximum number of persons allowed on board
 - number of crew normally carried
 - medical facilities
 - .2 communications equipment carried²⁷
 - .3 simple plan of decks and profile of the ship, transmittable by electronic means, and including basic information on
 - lifesaving equipment
 - firefighting equipment
 - arrangements for working with helicopters
 - and a picture of the ship
 - .2 [ship 2 – as for ship 1, etc]

²³ Gemäß Definition im ISM-Code

²⁴ Die Karte kann ggf. durch eine einfache Beschreibung ersetzt werden

²⁵ Von dem Unternehmen zu erstellen

²⁶ Schiffsnamen einfügen

²⁷ Basisinformationen über die Kommunikationsausrüstung des Schiffes, Frequenzen, Kennungen usw. einfügen

²³ As defined in the ISM Code

²⁴ The chartlet may be replaced by a simple description, if appropriate.

²⁵ To be prepared by the Company

²⁶ Enter here the ship's name

²⁷ Enter here basic information on the ship's communications fit, frequencies available, identifiers, etc

- 3 SAR-Data-Provider
 - .1 []²⁸
 - .1 Adresse
 - .2 Kontaktmöglichkeiten
- 4 Verhältnis zu den Medien²⁹
- 5 Regelmäßige Übungen³⁰

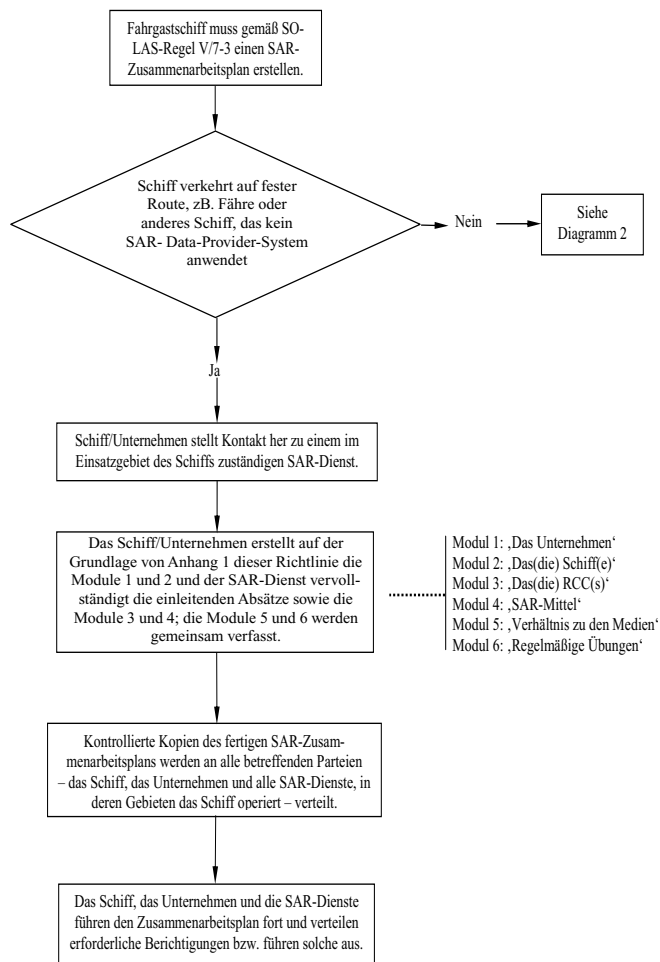
- 3 SAR Data Provider
 - .1 []²⁸
 - .1 address
 - .2 contact arrangements
- 4 Media relations²⁹
- 5 Periodic exercises³⁰

MSC/Circ.1079
Anlage
Anhang 3

Anhang 3

1. Flussdiagramme für die SAR-Zusammenarbeitsplanung

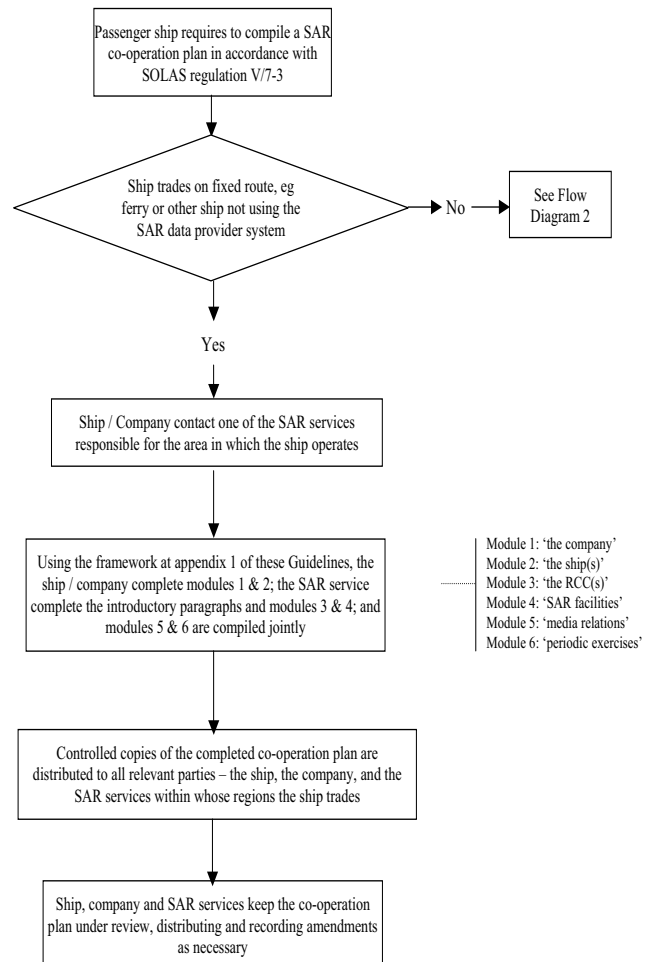
1. Administrative Anforderungen für Schiffe, die das SAR-Data-Provider-System nicht anwenden (Abschnitt 7)



APPENDIX 3

SAR CO-OPERATION PLANNING: FLOW DIAGRAMS

1 Administrative requirements for ships not using the SAR data provider system (section 7)



²⁸ Namen des SAR-Data-Providers einfügen

²⁹ Einzelheiten der Vorgehens des Unternehmens für die Zusammenarbeit mit den Medien eintragen

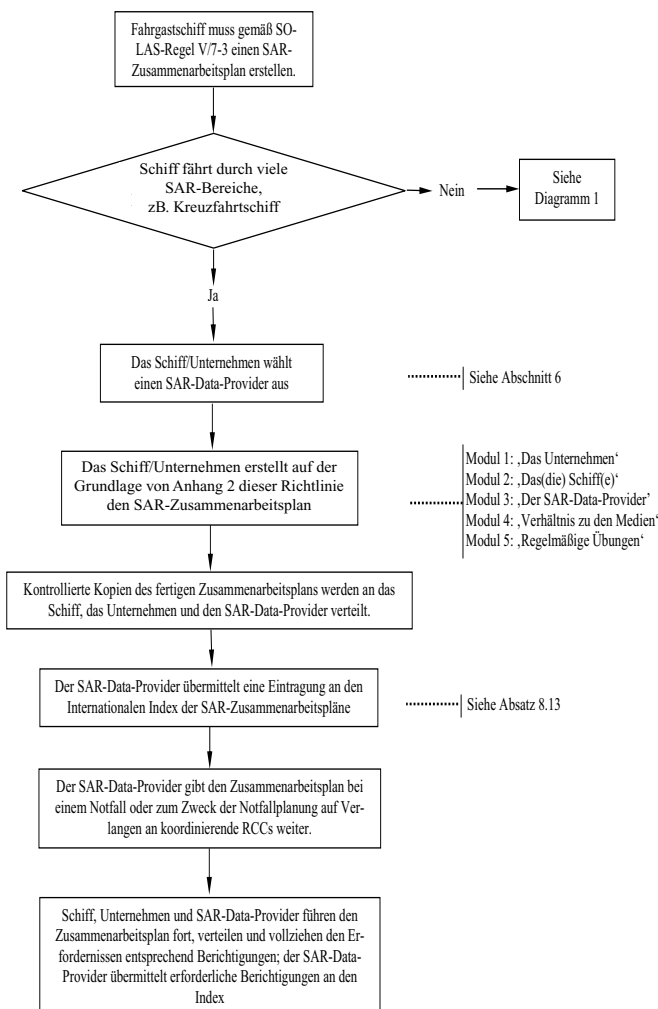
³⁰ Übungen sollen zwischen den beteiligten Parteien koordiniert werden, um eine wirksame Verwendung der zur Verfügung stehenden Ressourcen sicher zu stellen

²⁸ Enter here the name of the SAR data provider.

²⁹ Details of the Company's arrangements for working with the news media should be entered here.

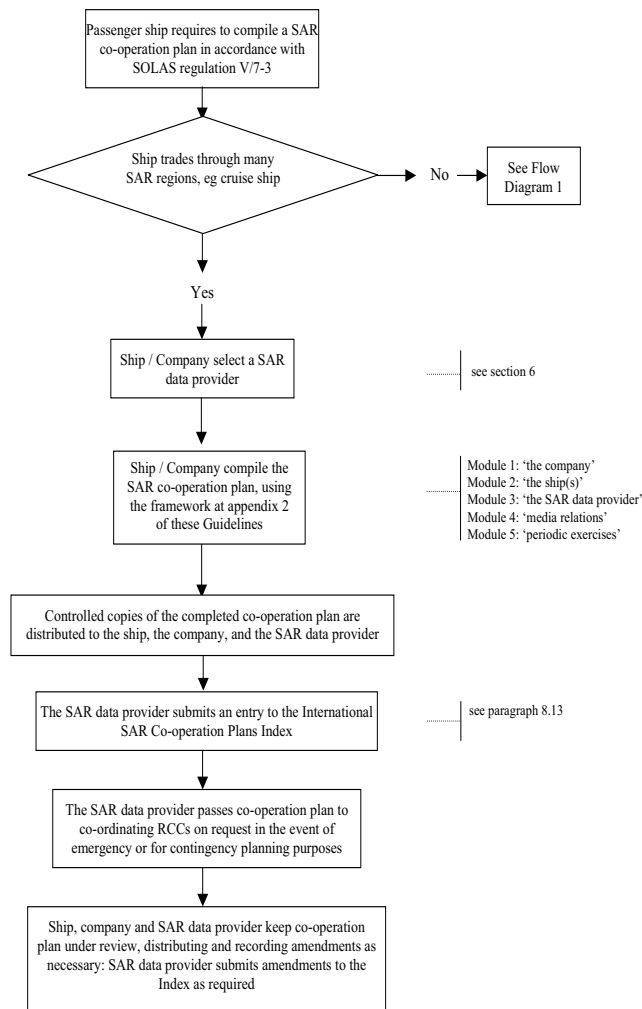
³⁰ Exercises should be co-ordinated between the parties involved to ensure efficient use of available resources.

2. Administrative Anforderungen für Schiffe, die das SAR-Data-Provider-System anwenden (Abschnitt 8)



(VkBl. 2003 S. 524)

2 Administrative requirements for ships which are using the SAR data provider system (section 8)



Nr. 169 Technische Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen für Nachtsichtanlagen auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC) und Tagsignalscheinwerfer

Bei der Baumusterprüfung von Nachtsichtanlagen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC) und Tagsignalscheinwerfern wendet das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ab sofort die Entschlüsse (Resolutions)

MSC.94(72) *Leistungsanforderungen für Nachtsichtanlagen auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC) bzw.*

MSC.95(72) *Leistungsanforderungen für Tagsignalscheinwerfer*

der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization-IMO) an.

Die Entschlüsse wurden am 8. Dezember 2000 durch das BSH im Verkehrsblatt (VkBl. 2001 Heft 1) in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Gleichzeitig treten die

Technischen Prüfungs- und Zulassungsvoraussetzungen für Nachtsichtanlagen auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (BAUMUSTER) vom 11. Juli 1997 (VkBl. 1997 Heft 15) und in den

Prüfungs- und Zulassungsbedingungen für Tagsignalscheinwerfer, Suchscheinwerfer, Manöversignalanlagen und Morsesignalleuchten (Baumuster) vom 15. März 1982 (VkBl. 1982 Heft 10) alle Bezüge auf den Tagsignalscheinwerfer außer Kraft.

Die Gültigkeit der bisher erteilten Baumusterzulassungen wird hierdurch nicht berührt.

Hamburg, den 01. August 2003

Bundesamt für Seeschifffahrt
und Hydrographie
Dr. Ehlers
Präsident und Professor

(VkBl. 2003 S. 540)

Straßenbau

**Nr. 170 Allgemeines Rundschreiben
Straßenbau Nr. 24/2003
Sachgebiet 04.5: Straßenbefestigun-
gen; Oberflächenei-
genschaften
16.4: Bauvertragsrecht
und Verdingungswe-
sen; Abwicklung von
Verträgen**

Bonn, 07.07.2003
S 26/S 12/38.56.05-15/3 Va 03 III

Oberste Straßenbaubehörden
der Länder
nachrichtlich:
Bundesanstalt für Straßenwesen
Bundesrechnungshof
DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Technische Prüfvorschriften für Griffigkeitsmessun-
gen im Straßenbau;**

**- Teil: Messverfahren SCRIM (TP Griff-StB (SCRIM)),
Ausgabe 2001, Änderungen, Ergänzungen**

Meine Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS)

- Nr. 15/2001 vom 19.03.2001
– S 26/38.56.05-10/9 Va 2001 –
- Nr. 16/2001 vom 19.03.2001
– S 26/38.56.05-15/11 Va 2001 –
- Nr. 24/2001 vom 06.07.2001
– S 26/38.56.05-15/5 F 2001 –
- Nr. 2/2002 vom 05.02.2002
– S 26/38.56.05-10/8 Va 2002 –
- Nr. 12/2002 vom 04.07.2002
– S 12/S 26/70.40.00/27 Va 02 –

I.

(1) Mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 24/2001 hatte ich die Technischen Prüfvorschriften für Griffigkeitsmessungen im Straßenbau, Teil: Messverfahren SCRIM (TP Griff-StB (SCRIM)), Ausgabe 2001, eingeführt. Zur besseren Absicherung der Präzision des Messverfahrens gemäß TP Griff-StB (SCRIM) hatte ich in Abstimmung mit der Bauwirtschaft und der FGSV ergänzende Untersuchungen eingeleitet.

(2) Im Vorgriff auf die zu erwartenden Ergebnisse hatte ich mit meinem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2002 bereits ergänzende Regelungen zur TP Griff-StB (SCRIM) getroffen.

II.

(1) Aufgrund der nun vorliegenden Ergebnisse der ergänzenden Untersuchungen wird die TP Griff-StB (SCRIM) zur weiteren Präzisierung des Messverfahrens ergänzt.

(2) Darüber hinaus ist eine Anpassung einzelner in den ZTV Asphalt-StB 01 und ZTV Beton-StB 01 vorgegebener

Grenzwerte bei bestimmten Messgeschwindigkeiten vorzunehmen.

(3) Die Ergänzungen werden bei der Fortschreibung der genannten Regelwerke berücksichtigt. Um die Ergebnisse der Untersuchungen möglichst frühzeitig in die Praxis umsetzen zu können, bitte ich ab sofort bei neuen Bauvergaben die folgenden Textbausteine in die Baubeschreibung aufzunehmen.

A.

„Zusätzlich zu den „Technischen Prüfvorschriften für Griffigkeitsmessungen im Straßenbau, Teil: Messverfahren SCRIM (TP Griff-StB (SCRIM))“ ist zu beachten:

1. Abweichend von Abschnitt 5.1 „Standardisierte Messbedingungen, Soll-Messgeschwindigkeit“ gilt Folgendes:

Der vorhandene Text ist zu ersetzen durch „Die Soll-Messgeschwindigkeit 40, 60, 80 km/h ist in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen zu wählen“.

2. Ergänzend zu Abschnitt 5.2 „Einsatzbedingungen“ gilt Folgendes:

Der Gerätebetreiber muss sicherstellen, dass Temperaturschwankungen zwischen 5 °C und 50 °C im Bereich der Messeinrichtungen oder an der Kraftmessdose nicht zu einer signifikanten Veränderung der Messwerte führen. Als maximal zulässige Abweichung der Messwerte gelten hier ebenfalls die Grenzen für die zulässigen Fehler der Kraftmesseinrichtung im Rahmen der Standkalibrierung entsprechend Abschnitt 8.1.4. Einzelheiten zur Kalibrierung sind in einer gesonderten Kalibrieranweisung der BAST geregelt.

3. Abweichend von Abschnitt 5.3 – neunter Anstrich – gilt Folgendes:

Der vorhandene Text „Reifendruck (Fahrzeug- und Messreifen)“ ist zu ersetzen durch: „Messreifenüberdruck“.

4. Ergänzend zu Abschnitt 5.4 „Messfahrten“ gilt Folgendes:

Alle Messfahrten sind auf zweibahnigen Straßen so durchzuführen, dass das Messrad grundsätzlich einen Abstand von 0,70 m zur rechten Randmarkierung einhält (Abstand der fahstreifenseitigen Markierungsgrenze bis zur Mitte des Messreifenlatsches). Bei fehlender Randmarkierung sind die sich unter Berücksichtigung der Fahrzeugbreite ergebenden Abstände zu einer anderen Fahrstreifenbegrenzung (z. B. Fahrbahnmitte oder zu einer anderen Hilfslinie) zu verwenden.

Durch geeignete Einrichtungen ist dafür Sorge zu tragen, dass Abweichungen von der Messlinie dem Fahrer als Hilfe zur Fahrtkorrektur angezeigt werden.

Auf einbahnigen Straßen und bei Sonderfällen sind in Abhängigkeit von der Fahrstreifenbreite auch andere Abstände wählbar. Sie müssen für die gesamte Messstrecke konstant sein und werden vom Auftraggeber vorgegeben.

Messfahrten dürfen nur von Fahrern durchgeführt werden, die ihre Qualifikation durch eine erfolgreiche Teilnahme an einer Fahrerschulung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) mit einem BAST-Zertifikat nachweisen können.

5. Ergänzend zu Abschnitt 5.5 „Messreifen“ gilt Folgendes:

Die Anforderungen an den Reifenüberdruck sind einzuhalten. Die im Abschnitt 5.1 angegebenen Toleranzen sind

vor jeder neuen Messung bzw. nach jeder Messunterbrechung zu überprüfen; die Abweichungen sind zu dokumentieren.

Der Text des vierten Anstrichs ist wie folgt zu ersetzen und zu ergänzen:

Neue oder noch unbenutzte Reifen sind vor der ersten Messung mindestens 20 km auf einer Fahrbahn mit einer mittleren Griffigkeit $\mu_{\text{SCRIM}} > 0,5$ im Messbetrieb (mit Annähsvorrichtung usw.) einzufahren.

Der Messreifen ist auf den beiden Streckenabschnitten für die Eigenüberwachung (Abschnitt 8.2) zum Zeitpunkt der ersten Benutzung – nach dem erfolgten Einfahrvorgang – und am Ende der Laufzeit entsprechend den Ergänzungen zum Abschnitt 8.2 zu kontrollieren, indem die Griffigkeit auf den beiden Streckenabschnitten für die Eigenüberwachung gemessen und dokumentiert wird.

6. Ergänzend zu Abschnitt 6.2 „Messdaten“ gilt Folgendes:

Die im Abschnitt 6.2 im vierten Anstrich in der Klammer enthaltene Alternative ist nicht anzuwenden. Zusätzlich gilt:

Die Messdaten sind als 1-m-Messdaten aufzuzeichnen.

Zu erfassen sind kontinuierlich zusätzlich

- die Temperatur der Messreifenauflfläche;
- die Abstandsmessdaten gemäß Abschnitt 5.4 (s. o.).

Die Abstandsmessdaten sind mindestens alle 5 m zu aktualisieren.

7. Ergänzend zu Abschnitt 7.3.1 „Geschwindigkeitskorrektur“ gilt Folgendes:

Geschwindigkeitsabweichungen von der vertraglich vorgegebenen Soll-Messgeschwindigkeit dürfen – abweichend von Abschnitt 7.3.1 – maximal ± 4 km/h betragen. Bei Überschreitung der genannten Grenzen sind die Griffigkeitsmesswerte der betroffenen 100-m-Abschnitte zu verwerfen und erneut zu messen.

Außerdem ist abweichend von Abschnitt 7.3.1 in der Formel zur Messwertkorrektur bezüglich der Geschwindigkeit statt 0,07 der Wert 0,05 zu verwenden.

8. Ergänzend zu Abschnitt 7.4 „Mittelwertbildung für 100-m-Abschnitte“ gilt Folgendes:

- Griffigkeitsmesswerte mit seitlichen Abstandsabweichungen vom Sollwert von mehr als $\pm 0,15$ m sind bei der Auswertung auszuschließen; die betroffenen 100-m-Messabschnitte sind erneut zu messen. Die Griffigkeitsmesswerte, die in Bereichen von Verziehnungen der Markierung u. ä. gemessen wurden, behalten ihre Gültigkeit.
- Griffigkeitsmesswerte von Kurven mit einem Radius unter 35 m sind von der Wertung auszunehmen. Die Länge dieses Kurvenbereichs ist also bei der 100-m-Messabschnittsbildung ebenfalls auszunehmen
- Die 100-m-Mittelwerte sind mit dem im Rahmen der zeitbefristeten Betriebszulassung von der BAST ermittelten gerätespezifischen Korrekturfaktor (s. zu Abschnitt 8.1.6) zu multiplizieren.

9. Abweichend von Abschnitt 7.5 „Datenformate“ der TP Griff-StB (SCRIM) gilt:

Es ist das „GRI SCRIM Rohdatenformat“ zu verwenden. Die Beschreibung des Rohdatenformats liefert die BAST. Die Anlage 2 der TP Griff-StB (SCRIM) entfällt.

10. Ergänzend zu Abschnitt 8.1.6 „Wiederhol- und Vergleichsmessfahrten“ gilt Folgendes:

Die Messfahrten werden zusätzlich dazu verwendet, um gerätespezifische Korrekturfaktoren festzulegen, die bei der Mittelwertbildung (Abschnitt 7.4) einzurechnen sind

11. Ergänzend zu Abschnitt 8.2 „Eigenüberwachung der Messgeräte“ gilt Folgendes:

Die Gerätebetreiber müssen sicherstellen, dass auf den beiden Streckenabschnitten für die Eigenüberwachung der Gerätebetreiber auch Messgeräte der BAST Vergleichsmessungen durchführen können mit dem Ziel, die Wiederhol- und Vergleichsgenauigkeit des Gerätes des Gerätebetreibers zum Referenzgerät der BAST sicherzustellen. Für die Bewertung sind die Toleranzen gemäß Abschnitt 8.1.6 zugrunde zu legen.

Die Ergebnisse der Eigenüberwachung (Messdaten) sind der BAST unmittelbar nach Abschluss der Eigenüberwachung zum Zwecke der zeitlichen Absicherung der Wiederhol- und Vergleichsgenauigkeiten aller eingesetzten Griffigkeitsmesssysteme SCRIM zu übergeben. Die Eigenverantwortlichkeit für den Betrieb des Griffigkeitsmessfahrzeugs SCRIM wird hierdurch nicht aufgehoben.

12. Ergänzend zu Abschnitt 9.1 „Griffigkeitsmessungen im Rahmen der Bauverträge“ gilt Folgendes:

- a) Für die Prüfung der Griffigkeit sind mindestens zwei Messfahrten in der in Abschnitt 9.1 beschriebenen Weise durchzuführen.
- b) Der zweite Absatz im Abschnitt 9.1 („Bis zu einer statistisch abgesicherten Präzision ... für die geforderten 100-m-Einzelwerte“) findet keine Anwendung. Stattdessen gilt:

Gültigkeit der Messfahrten

Für den Nachweis der Gültigkeit der Messfahrten ist die zu prüfende Strecke in jeweils 2 km lange Messabschnitte fortlaufend ab Losanfang zu unterteilen und zu messen. Somit sind mindestens 2 km zu messen, auch wenn die zu prüfende Strecke kürzer sein sollte. Dies gilt analog auch für den letzten Messabschnitt. Die Gesamtstrecke kann aus Teilstrecken zusammengesetzt werden, die ggf auch vor dem Baulos liegen können. In örtlich begründeten Fällen kann auch akzeptiert werden, dass Teilstrecken nicht unmittelbar vor oder hinter dem Baulos anschließen.

Die tolerierbaren Ungenauigkeiten für Wiederholungsmessungen von $\mu_{\text{SCRIM}} = \pm 0,015$ sind für den Gesamtmittelwert gemäß Abschnitt 8.2 für jeden zuvor genannten 2 km langen Messabschnitt einzuhalten.

Der Gerätebetreiber hat seine Griffigkeitsmessergebnisse zunächst auf Plausibilität zu prüfen. Nach Feststellung der Plausibilität sind die 100-m-Einzelwerte gemäß Abschnitt 7.4 zu bilden. Die auf die jeweiligen 100-m-Einzelwerte bezogenen Abweichungen zwischen den beiden Messreihen dürfen nicht größer sein als $\mu_{\text{SCRIM}} = \pm 0,05$. Anderenfalls sind weitere Messreihen über den jeweiligen 2 km langen Messabschnitt erforderlich, bis ein Messreihenpaar die vorgenannten Bedingungen erfüllt. Eine Zerlegung der Messreihen in getrennt auszuwertende Teilabschnitte ist zulässig, sofern die o. g. Bedingungen für den jeweiligen 2 km langen Messabschnitt eingehalten wurden.

Dieses Vorgehen gilt analog, wenn Griffigkeitsmesswerte aufgrund einer Überschreitung der zu Abschnitt 7.4

festgelegten Abweichungen von $\pm 0,15$ m vom seitlichen Abstand gestrichen werden mussten.

Ermittlung des Messergebnisses

Als Messergebnis sind aus zwei gültigen Messreihen fortlaufend die Mittelwerte aus den jeweiligen 100-m-Einzelwerten zu bilden, die den einzelnen 100-m-Abschnitten zugeordnet sind.

Wenn mehr als zwei gültige 100-m-Einzelwerte für einzelne 100-m-Abschnitte vorliegen, sind die beiden Messwerte mit den höchsten Griffigkeitswerten für die Mittelwertbildung heranzuziehen.

13. Abweichend von Abschnitt 9.1.1 gilt:

Es ist nach der Verkehrsfreigabe zu messen. Der Zeitpunkt der Messungen wird in den im Abschnitt 3. „Anwendungen“ genannten ZTV geregelt.“

B.

Folgende Änderungen der ZTV Asphalt-StB 01 und der ZTV Beton-StB 01 sind zu beachten:

1. Abweichend von Abschnitt 1.5.5 der ZTV Asphalt-StB 01 bzw. Abschnitt 2.5.5.7 der ZTV Beton-StB 01 gilt Folgendes:

- Für die Abnahme gelten folgende Grenzwerte der Griffigkeit:
 - 0,51 statt bisher 0,53 bei 60 km/h,
 - 0,56 statt bisher 0,60 bei 40 km/h.
- Bis zum Zeitpunkt der Verjährungsfrist für die Mängelansprüche
 - 0,48 statt bisher 0,50 bei 60 km/h,
 - 0,52 statt bisher 0,56 bei 40 km/h.

2. Abweichend von Abschnitt 1.6.5 der ZTV Asphalt-StB 01 gilt im 12. Absatz Folgendes:

Die Vorschrift „Die Messung erfolgt durchgehend in Längsrichtung in der Mitte der rechten Rollspur des jeweiligen Fahrstreifens“ entfällt.

3. Abweichend von Abschnitt 2.6.3.3 der ZTV Beton-StB 01 gilt für die Tabelle 5, Zeile 4 h, Spalte 4 Folgendes:

Die in Tabelle 5, Zeile 4 h, Spalte 4 getroffene Regelung ist durch die im Punkt A 4 dieses ARS getroffene Regelung zu ersetzen.

(4) Die unter **II. A** und **B** genannten Regelungen sind auch bei bereits bestehenden Verträgen anzuwenden.

III.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, diese Regelung auch in Ihrem Zuständigkeitsbereich zu übernehmen. Das ARS Nr. 12/2002 hebe ich hiermit auf.

Bundesministerium für Verkehr
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Wolfgang Hahn

(VkBl. 2003 S. 541)